ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 3 Ianuarie 1932

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Privind peste Nistru . . . . . Jean Bart
Navigaţia pe Dunăre în timpul iernei . . . . Ing. Vasilescu
Pescuitul cu năvodul sub ghiaţă . . . . . Ciorpac
Drumuri pe apă . . . . . Petre Iorgu Lupaşcu
Un port de yachting la Constanţa . . . . . Alex. Daia
Literatură . . . . Ion Minulescu, Ion Plutaşu, Dinicu Golescu
Moş dela Mare
Bărci, şalupe, yachturi . . . . . Timonier

Cronica: *Marina Jugoslavă. Hidro=Aviaţia complectează navigaţia maritimă. Noui metode de prevederea timpului. Cercetaşii şi marea. Din viaţa marinarilor.*

Pe marginea cărţilor: *Zone libere Analele Brăilei*

Informaţii; Noutăţi; Piaţa; Poştă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Locot. ŞTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

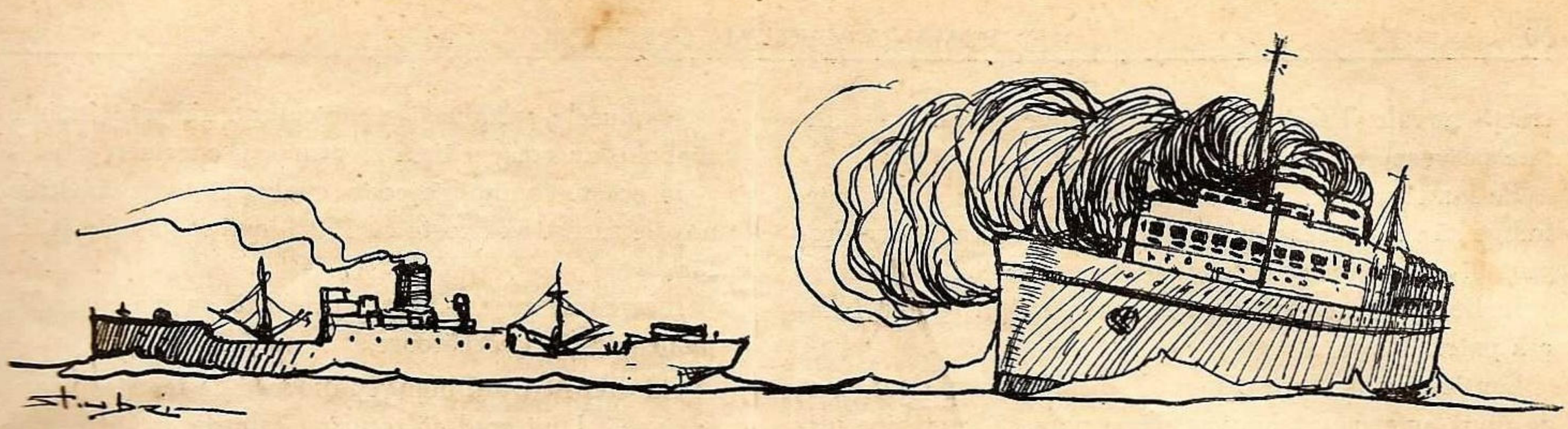
Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREŞTI



Privind peste Nistru

Chiar înainte de războiul mondial, Rusia era marea enigmă politică și socială. Dela malul Prutului spre Răsărit începea haosul pentru noi Românii, cari urmăream cu atenție viața și politica din Apus, de pe malurile Senei.

După război și revoluție, bariera de sârmă ghimpată dela Nistru, care ne separaă de Rusia Sovietică, ne împedică de a ști precis și a ne da seama de ce să petrece în vastele stepe ruseşti.

Țara tuturor posibilităților, a contrastelor și a experiențelor în stil gigantic.

Ce-i adevărat din tot ce se scrie şi se vorbeşte despre Rusia ? Unii laudă puterea creatoare şi vitalitatea neamului. Alții critică și deplâng mizeria și conrupția care stăpânește Rusia actuală.

Din când în când enigma slavă ne furnizează câte o surpriză :

Planul cincinal... dumpingul rusesc... utopii bolşevice s'au socotit la început. Dar după scurt timp efectele simțite a pus pe gânduri opinia publică a Europei, care se găsește în fața unuia dintre cele mai interesante fenomene economice din viața omenirei. Dumpingul cerealelor, lemnului și petrolului a sdruncinat profund piața mondială.

In primul rând, noi Românii, am avut de suferit căci exportăm exact aceleași produse ca și Rusia.

Complecta ignoranță în care stăm față de prefacerile din Rusia ne expune la surprize care ne va costa din ce în ce mai mult. Suntem datori să urmărim în permanență condițiile și experiențele ce se fac în marele laborator rusesc, ca să fim pregătiți, oricând gata să facem față loviturilor economice la care trebue să ne aşteptăm.

Experiența primei încercări a dumpingului rusesc să ne învețe minte pentru viitor.

*

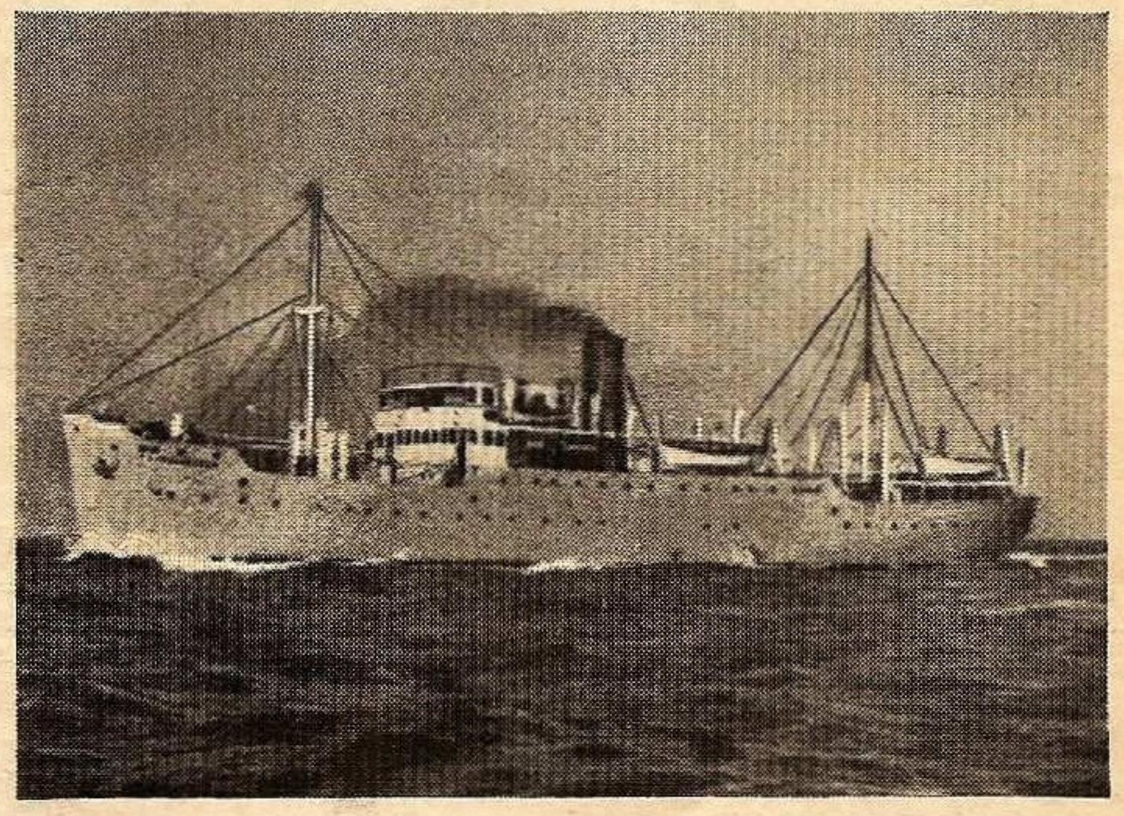
Ce este și cum s'a alcătuit planul cincinal ?

Din punct de vedere technic și științific el nu prezintă noutate decât prin amploarea lui [1]).

Pentru a nu produce o discordanță și deci o rupere de echilibru între industrie și agricultură, se lucrează în concordanță în ambele ramuri de economie națională. Cârmuitorii Rusiei au credința ca printr'un plan ingenios, urmărit c'o extremă energie, vor putea să ajungă și să întreacă nivelul economic a celor mai avansate țări. Au luat ca model America, lucrând într'un ritm forțat.

Agricultura se industrializează. O interesantă și uriașă experiență. Se fac enorme investițiuni în agricultură și în transporturi.

Industria transporturilor trebue să înghită 10 miliarde de ruble în cinci ani. Pe lângă un imens material de căi ferate, se acordă o mare atenție căilor fluviale ; se construește canalul de legătură între Volga și Don, în lungime de 110 km.



Noul vapor de marfă „Wladivostok" construit în Italia.

Să observăm creșterea exportului celor trei articole cari ne interesează : cereale, lemn, petrol.

Exportul cerealelor a crescut dela 400.000 tone (1927) la 111.000 tone (1929) și la 4 milioane (1930).

Lemnul în 1913 se exporta 3,270 mil. picioare patrate de scândură, în 1929 ajunge la 8.000 milioane.

Petrolul dela 2.728 mil. tone în 1928, ajunge la 4628 mil. tone în 1930.

Prețurile derizorii a produselor rusești desfid orice concurență.

*

In planul cincinal comptează și problema transportului pe apă. In acest scop s'a elaborat un program de cons-

---

[1]) Maievski (Viața Românească)

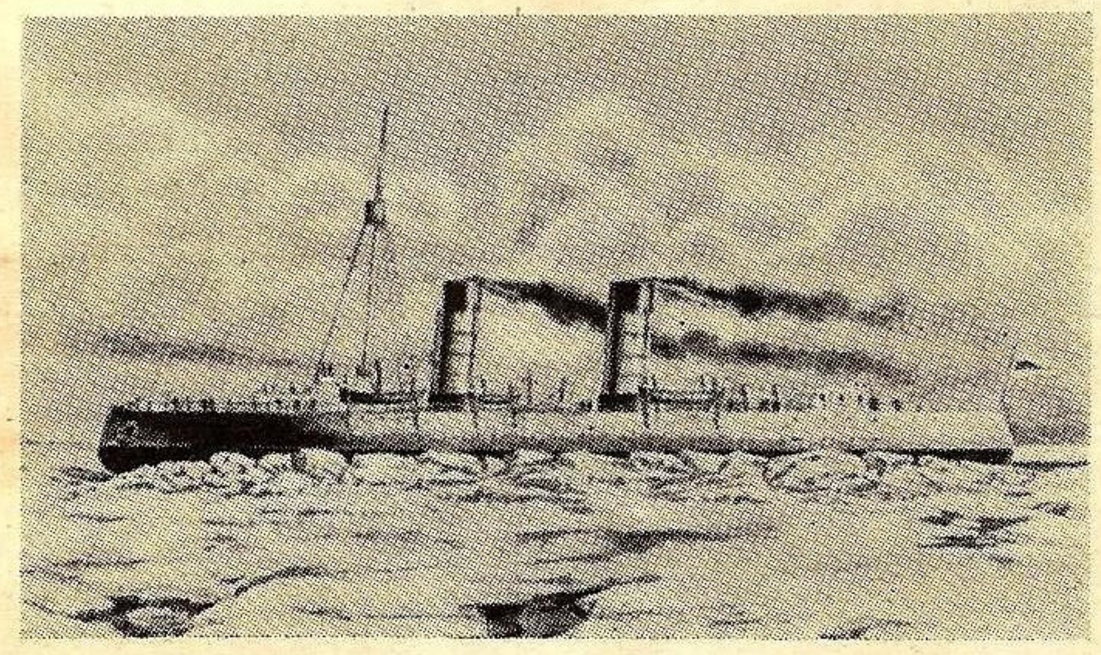
trucţii navale. Produsele ruseşti trebue să fie transportate pe vase cu pavilion rus.

Pe lângă vasele cari s'au construit deja în străinătate, trebue să se realizeze în curs de trei ani, cu mij'oace proprii, 110 vapoare cu'n tonaj global de 489.000 tone.

In Baltica sunt cinci şantiere navale şi în Marea Neagră patru.

Şantierile din Nord dispun de o *cală* pentru două vase de două sute metri lungime. Deşi pare că sunt bine utilate n'a lansat alte vase mari decât un crucişetor de 6.700 tone, înainte de războiu.

Şantierele navale din Baltica au două *cale* de câte două sute metri lungime, şantierele Marty au tot două *cale* de 180 metri, mai puţin utilate.



Spărgătorul de ghiaţă Ermak.

In Marea Neagră cel mai mare şantier este cel din Niculaev, fondat în 1912; are două *cale* de 212 metri şi 12 grue mobile de câte cinci tone. Şantierile Marty din Niculaev au o *cală* de 200 metri şi 4 *cale* pentru vase mai mici.

In ce priveşte stabilimentele de construcţii, realizarea programului apare ca posibilă. Mai greu se pot resolvi chestiunile de materii prime, mâna de lucru şi preţul.

Construcţiile navale cer specialişti. Unde se va găsi un număr suficient, măcar pentru o producţie limitată de una sută tone pe an ?

Lucrătorii sunt foarte scumpi şi greoi, cu toate primele de producţii pe cari în zadar le dă statul.

Produsele metalurgice, destul de ridicate înainte de războiu, au crescut încă în proporţii enorme.

In aceste condiţii se poate evalua că toate construcţiile navale ruseşti vor costa cu 150% mai scump decât în alte ţări.

Incercarea rusească este urmărită cu mare atenţie de toată lumea cunoscătoare.

Cu drept cuvânt mulţi se îndoesc de reuşita planurilor sovietice. Unii cred că totul nu este decât un formidabil *„bluff"*, alţii speră că cel puţin 80% se va realiza.

Străinătatea (Germania, America, Italia) furnizează un mare număr de specialişti şi maşini.

Ce vor deveni aceste maşini peste câţi-va ani? Se întreabă cunoscătorii.

Pare că un curent fatal împinge capitalismul să-şi sape singur groapa.

Rusia, care până acum nu a exportat decât produse agricole, va ajunge cu ajutorul ce i se dă să exporte şi produse industriale.

Problema elementului uman şi dificultăţile financiare sunt marile dificultăţi de care se loveşte p'anul cincinal rusesc.

Acest plan, susţin specialiştii, nu va reuşi să inaugureze în Rusia paradisul comunist ; nici nivelul de viaţă a populaţiei nu se va ridica. Dacă producţia agricolă va creşte, industria nu se va desvolta decât în mod inegal, în neputinţă de a satisface nevoi interioare dintre cele mai elementare. Totuşi planul cincinal marchează în istoria Rusiei o etapă în care cu îndârjire şi cu eforturi pe cari le-au cunoscut, poate, numai ridicarea piramidelor egiptene, se caută a se cuceri pentru ea locul de putere economică şi politică mondială.

In dosul Rusiei comuniste stă Rusia ca putere economică şi mondială.

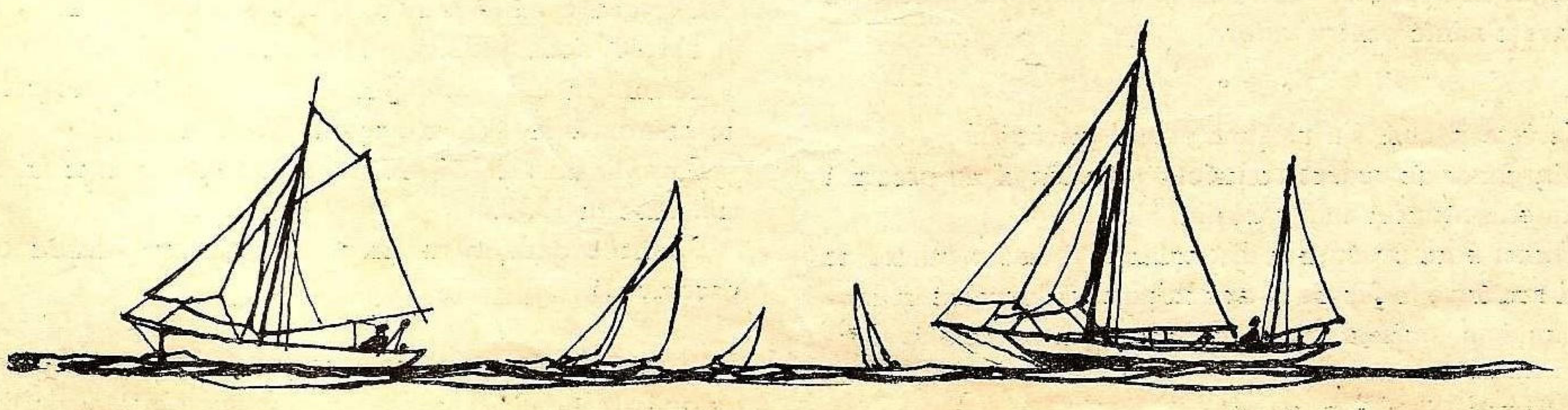
Sub un regim sau altul ea îşi are rolul ei de jucat în istoria lumii, cuvântul ei de spus. Acest lucru nu trebue de pierdut din vedere.

Ţara noastră este vizată în primul rând [1]).

JEAN BART

---

[1]) Maievski (Viaţa Românească)



Navigaţia pe Dunăre în timpul iernei

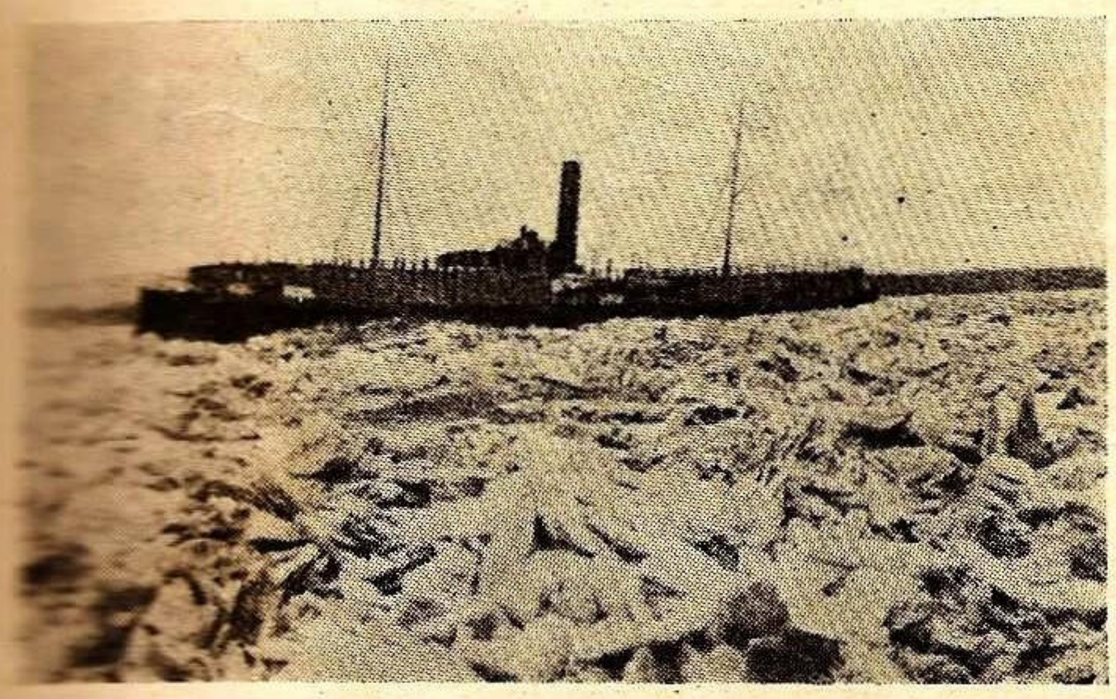
Pe Dunărea maritimă trebue să ajungem a întreţine navigaţia în permanenţă, începând cu porţiunea Sulina-Tulcea. Marea dificultate stă în faptul că braţul Sulina fiind foarte îngust faţă de lăţimea Dunării întregi, este nevoe ca spărgătoarele de gheaţă (spărgătorul propriu zis şi, în plus, una sau două vase din cele cari există la C. E. D.) să tae la început numai un coridor îngust în lungul şenalului navigabil al fluviului, pentru a stabili legătura rapidă cu porturile din amonte şi a permite libera scurgere a gheţurilor pe braţul Sulina.

Operaţia va trebui începută într'o perioadă când suflă vânturile dela Sud, cari fiind calde nu favorizează formaţiunea de noui gheţuri sau lipirea între ele a gheţurilor deja sparte. Dacă o nouă perioadă de îngheţ puternic urmează, datorită furtunilor dela Nord, înainte de terminarea operaţiei de deblocare, succesul acesteia devine îndoelnic şi poate fi chiar zădărnicit pentru un moment.

Sunt deasemenea cazuri când un singur zăpor, format pe unul din pragurile fluviului, spre mare, împiedică navigaţia, deşi timpul favorabil nu a permis prinderea gheţii ferm pe tot fluviul.

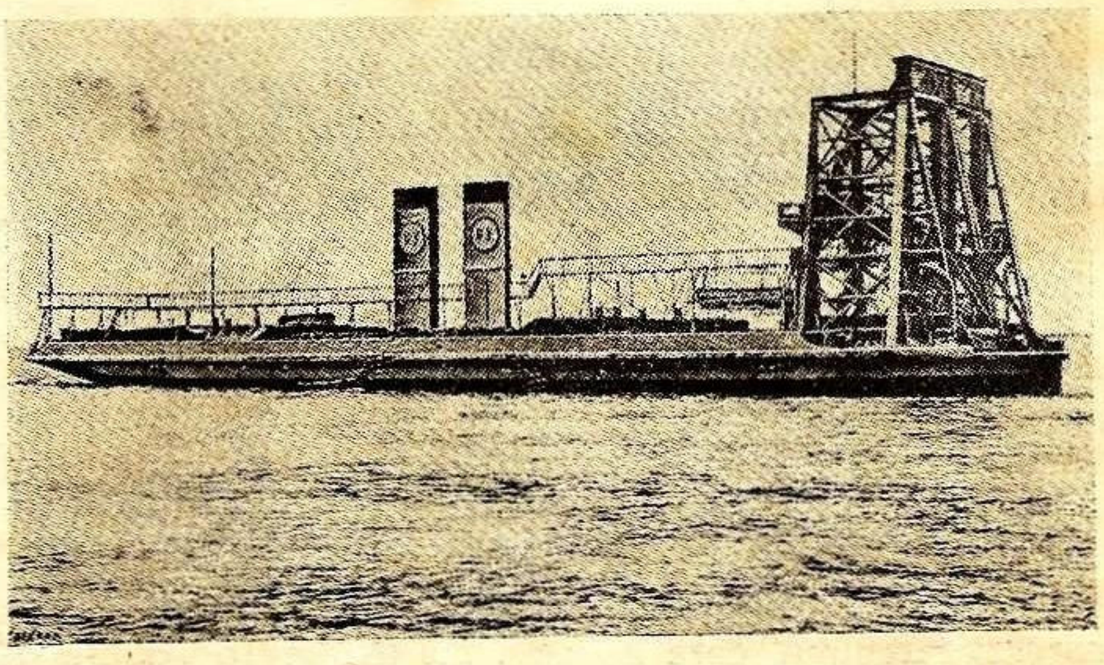
In asemenea cazuri, în urma câtorva zile sau chiar numai a câtorva ceasuri de lucru cu vase spărgătoare de gheţuri, zăporul poate fi străpuns şi debaclul are loc, permiţând apoi imediata reluare a navigaţiei. Astfel s'a petrecut cazul, în Decembrie 1925, cu zăporul din amonte dela Tulcea, care a fost străpuns în cursul unei singure zile de vasele C. E. D. şi de remorcherul Mântuirea, aparţinând Societăţii Române Dunărene (S. R. D.).

Dacă însă perioada de ger pronunţat se menţine cu îndârjire, operaţia devine anevoioasă şi succesul ei problematic. Asemenea împrejurări au avut loc în cursul a-



Vapor prins în gheţurile Dunărei.

nului 1921/22, când Comisiunea Europeană a Dunării a încercat pentru prima oară deblocarea fluviului, dat fiindcă îngheţul imobilizase 60 de vase de mare în porturile româneşti şi pe fluviul însuşi. Operaţia a reuşit, însă numai parţial, căci, câteva ore dela străbaterea spărgătoarelor de ghiaţă până la Brăila, noui baraje din gheaţă spartă s'au format în aval, punând în imposibilitate spărgătoarele însăşi de a se retrage la Sulina şi obligându-le să ierneze la Isaccea.



Ferry-boat pentru transportarea vagoanelor.

Putem afirma deci că :

Deblocarea Dunării până la Brăila trebue încercată de câte ori condiţiunile atmosferice sunt favorabile ; ea este însă o operaţie cu rezultate uneori problematice.

Cum însă deblocarea căii fluviale dela Sulina la Tulcea şi menţinerea ei în stare navigabilă este o operaţiune absolut sigură şi totodată uşoară, am preconizat şi cu altă ocazie [1]), şi repetăm din nou, că este necesar şi posibil să se asigure viaţa de iarnă a porturilor Brăila şi Galaţi, construind *cale ferată de 90 km. lungime:* Ghecet-Măcin-Traian-Regina Maria-Principele Mihai-Babadag, ce s'ar reacorda la Babadag cu liniile Babadag-Tulcea şi Babadag-Constanţa.

Trebuie cumpărat pe de altă parte un *ferry-boat,* care să îngădue trecerea directă a vagoanelor în tot cursul anului între Brăila şi Ghecet şi, în acest mod, toate mărfurile sosite la Brăila pe C.F. în timpul iernii (care să nu uităm că este epoca activă de export) ar putea fi dirijate direct, fie în portul Tulcea care posedă cheiuri în apă adâncă şi platforme importante pentru magazii, fie la Constanţa, ambele aceste porturi putând fi accesibile în permanenţă vaselor de mare, prin menţinerea liberă de gheţuri a porţiunei fluviale Tulcea-Sulina.

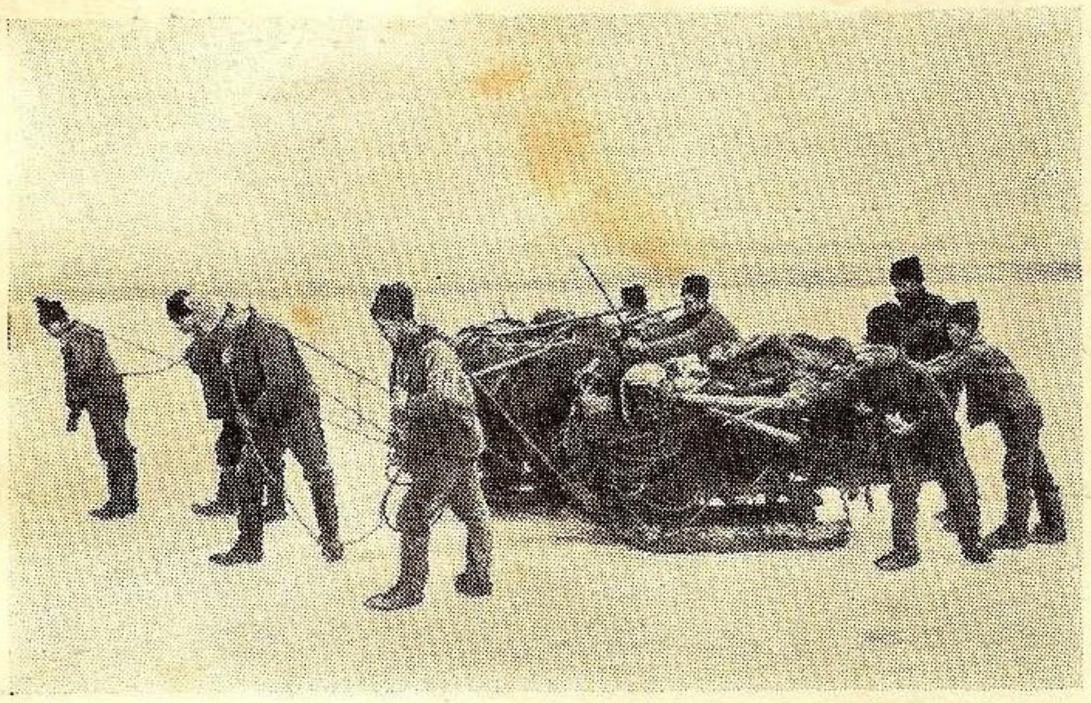
Avantajele liniei propuse ar fi pe dealtă parte creerea legăturii directe între Polonia, Cehoslovacia şi portul Constanţa; deblocarea podului dela Cernavoda şi stabilirea unei noui legături de C. F. între Dobrogea şi restul ţării, legătură deosebit de importantă din punct de vedere strategic ; ar înlesni însfârşit transportul direct, prin

---

[1]) A se vedea lucrarea autorului: „Inghetul Dunării şi Navigatia Maritimă" Bucureşti 1928.

transbordare pe C. F., a mărfurilor adăpostite în şlepuri în timpul iernii pe braţul Măcin, braţ ce constitue un admirabil ernatec pentru vase.

Costul liniei propuse ar fi în deosebi de redus, datorită

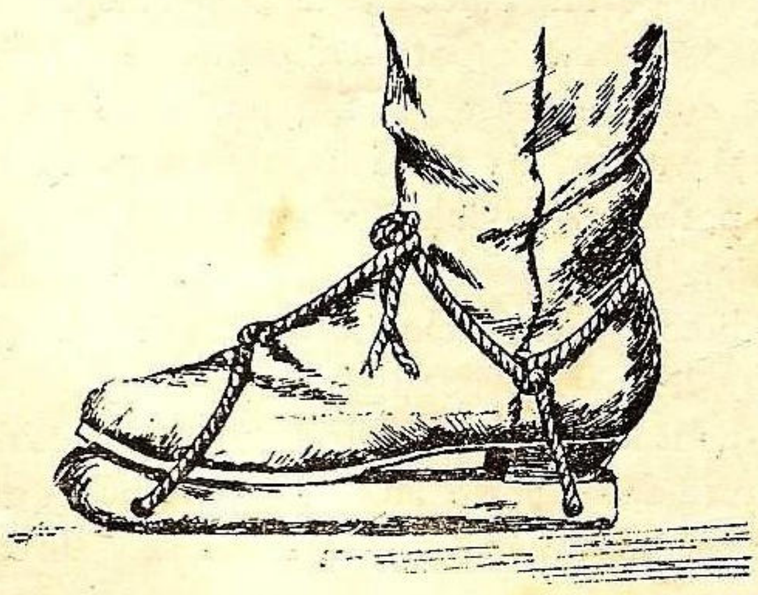


Aţi crede că sunt de la Polul Nord. Sunt pescari din bălţile Dunărei noastre.

naturei terenului, care nu cere construirea de opere de artă importante pentru instalarea căei.

Menţionăm că, în urma propunerilor făcute, Comisiunea Europeană a Dunării a prevăzut în bugetul ultimilor 2 ani sume pentru cumpărarea spărgătorului de gheaţă, care trebue să fie echipat ca să servească totodată ca vas de salvare pentru coasta periculoasă a deltii Dunării ca şi pentru porţiunea maritimă a fluviului. Noi socotim neîntârziat necesară construirea liniei ferate preconizată şi cumpărarea ferry-boatului, pentru a reînsufleţi astfel cu o oră mai devreme viaţa de iarnă a porturilor Galaţi, Brăila, Reni şi Tulcea, complect paralizată în timpul îngheţului fluviului, intensificând astfel relaţiunile comerciale cu vecinii noştri Polonii şi Cehoslovacii, prin stabilirea legăturii directe Constanţa-Babadag-Brăila şi Brăila-Tulcea.

Ing. VASILESCU



Patine de ciolane de cal pentru umblat repede pe ghiaţă.

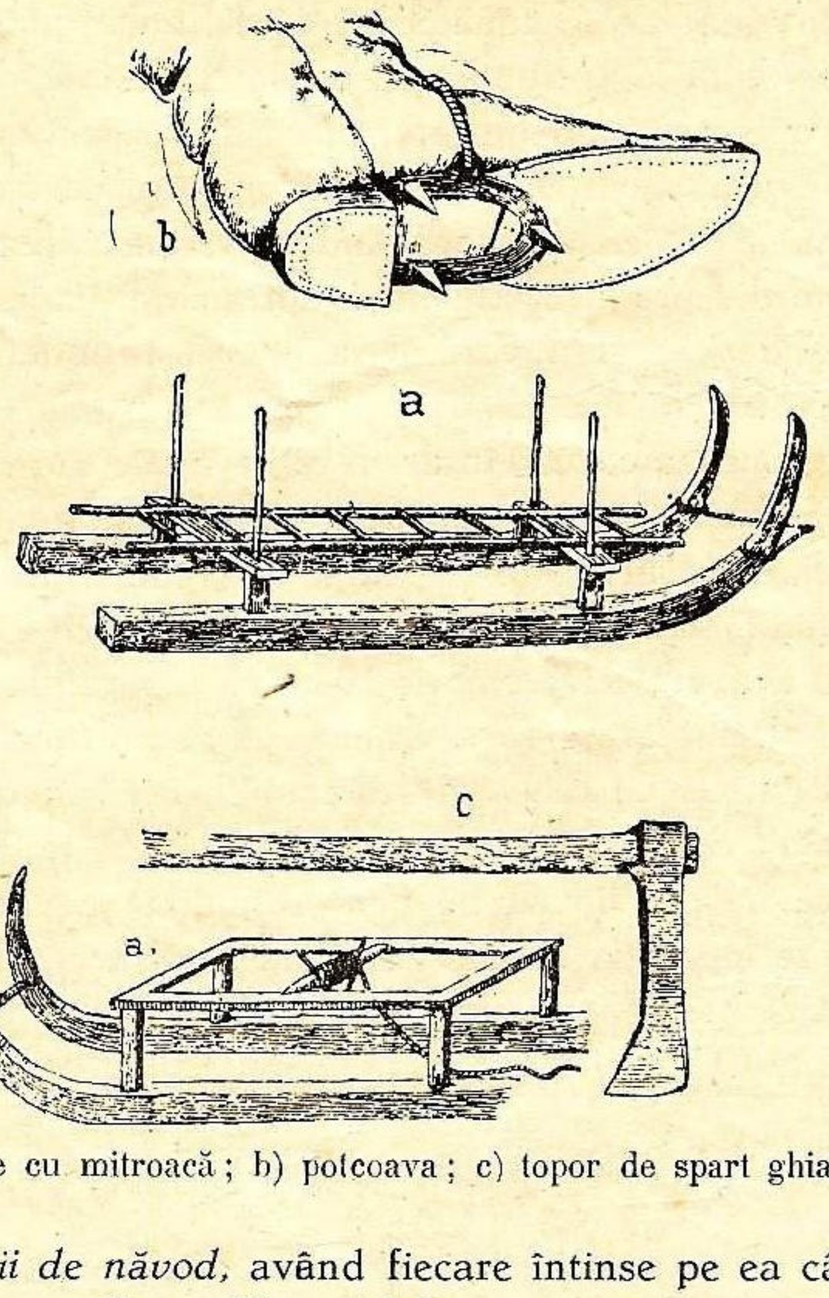
Pescuitul cu năvodul sub ghiaţă *)

Unul dintre cele mai interesante moduri de pescuit, şi în acelaş timp mijlocul principal de aprovizionare al pieţei cu peşte proaspăt în timpul iernii, este pescuitul cu năvodul pe sub ghiaţă.

Pentru a putea pescui iarna cu năvodul, este nevoie înainte de toate ca ghiaţa să aibă o grosime suficientă, pentru ca să poată susţine pe ea toate greutăţile şi pescarii să nu risce vreun pericol.

Năvoadele cu cari se pescueşte în bălţi sub ghiaţă sunt aceleaşi cu cari se pescueşte şi din lotcă ; numai că modul de a întinde şi de a scoate năvodul precum şi uneltele accesorii de cari se servesc sunt aci altele.

Când se pleacă dela mal la pescuitul sub ghiaţă, se încarcă mai întâiu Năvodul în două sănii speciale, numite *Sănii de năvod,* având fiecare întinse pe ea câte o scară, numită *Scara Năvodului.*



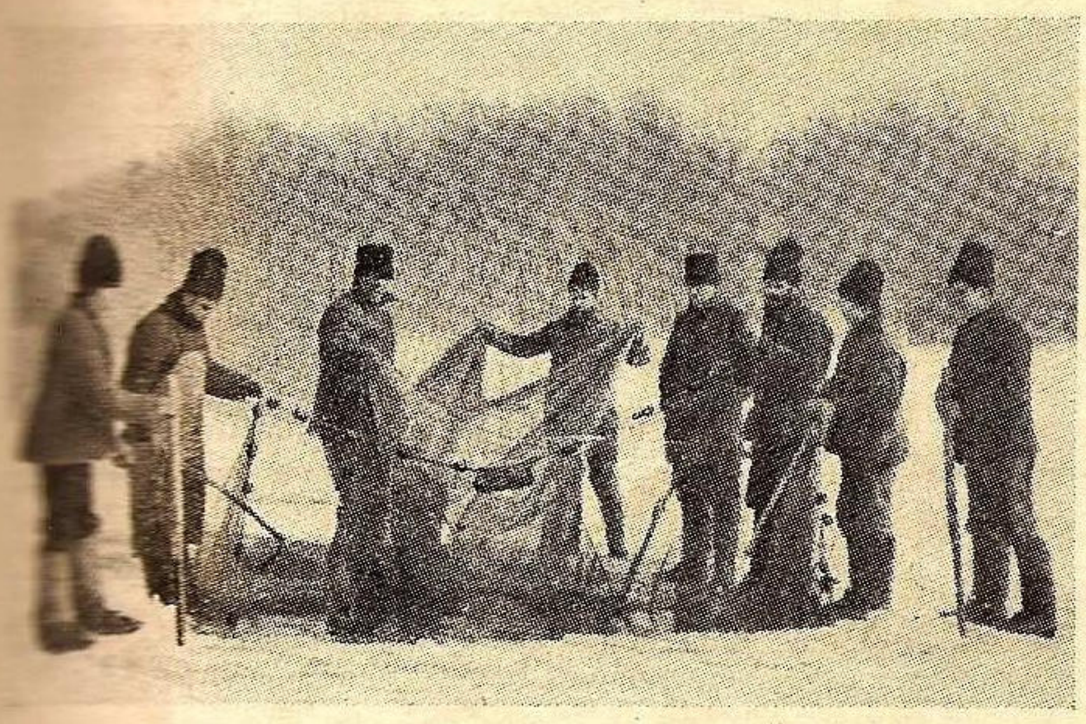
a) sanie cu mitroacă ; b) potcoava ; c) topor de spart ghiaţa.

Dacă distanţele sunt mari, se înhamă pe unele locuri la aceste sănii cai sau boi, potcoviţi ca să nu alunece ; de obiceiu însă săniile sunt trase de pescari.

Pescarîi cari împing la sănii îşi leagă la tălpile cismelor câte o potcoavă, făcută în mod special cu 3 cuie mari ascuţite, pe care pescarii ruşi o numesc „Buzluki". Pescarii ceilalţi însă pleacă repede înainte, luându-şi cu ei câteva unelte pentru a începe mai din timp preparativele de pescuit.

1) Rezumat din bogata lucrare a D-lui Dr. Antipa : *Pescăria şi Pescuitul în România*, publicată de Academia România.

Pe unele locuri, și în special prin bălțile Chiliei, pescarii pentru a umbla mai repede pe ghiață își fac din ciolane de cal un fel de patine, de cari se servesc sprijinindu-se și făcându-și vânt cu un băț lung pe care-l țin în mână, numit de ei „Hadarag". Ajunși la locul unde a hotărât vătaful ca să se tragă toana — locuri pe cari el trebue să le cunoască foarte bine de mai înainte, căci peștele iarna se adună în cârduri în anume locuri și are ascunzătorile sale unde se retrage — ei încep imediat *facerea copcelor.*



Copca mare (caldarea) în care se bagă năvodnl.

Copcele (în Moldova le zice și *Produște)* se fac după un plan anumit.

Mai întâiu se face la mijloc o copcă mare, cam de 3 pe 2 m., numită *Căldare* (la Moldovenii dela Prut mai zisă și *Moiu,* la Rușii din Deltă *Zdoimă)*, în care se va cufunda mai întâiu năvodul ; pe urmă se fac în dreapta și în stânga din zece în zece pași câte o serie de copce mai mici — de 40—50 cm. diametru, — mergându-se astfel înainte, după poziția pe care o ieau aripele năvodului când sunt întinse. După forma și lungimea ghiolului în care se pescuește, se fac câte 100 până la 200 de bucăți din aceste copci mici. La capătul celălalt în fine, iarăș la mijloc, se face o nouă copcă mare, cu dimensiunile mai mari ca cea dintâi, numită în general de asemeni *Căldarea mare* sau *Capcană (Zdoimă* la Ruși), căreia însă în unele regiuni i se mai zice și *Masa* (la Prut) sau *Sosma* la Turtucăieni.

In totdeauna la afundarea năvodului se caută ca fiecare aripă să cadă separat, ca astfel plasele lor să se poată desfășura cu ușurință când vor începe să fie întinse într'o parte și în alta.

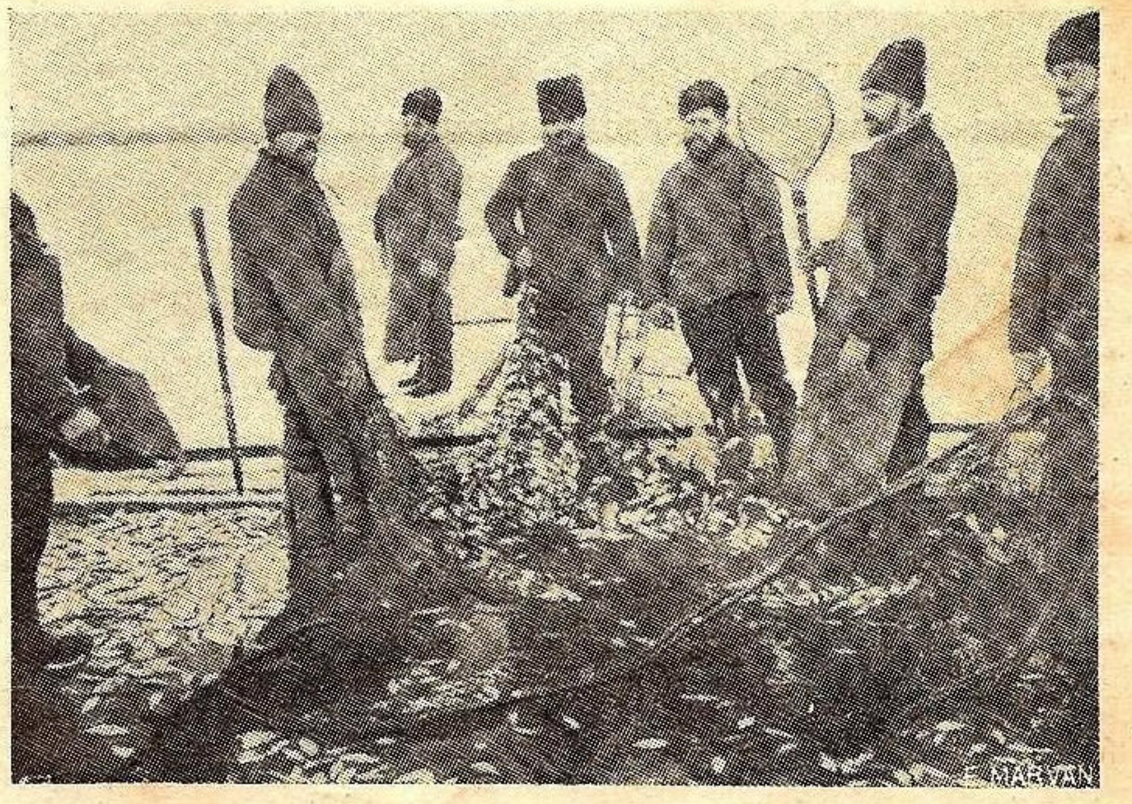
In timpul când se afundă năvodul în Căldare, pescarii pregătesc, la distanță de câte 10 pași la dreapta și la stânga, copcele următoare ; apoi ei leagă de capătul fiecărei codule a năvodului o sfoară sau o curelușe lungă, care e trecută printr'o gaură dela capătul unei prăjini lungi, cum se trece ața prin urechile unui ac. Această prăjină, care are o lungime de 10—20 pași, se numește *Iglița* (în Moldova și Dobrogea), *Undrea* (la Brăila, Călărași, Turtucaia, etc.), *Prăjină* (în Oltenia), *Progoni* (rus.).

Când iglița a fost bine aruncată și ajunge în dreptul unei copce, pescarul o pândește și o apucă cu un instrument special numit *Cârligul,* cu care o caută pe sub ghiață până o apucă. Acesta e un ghionder de vreo 3-4 m. lungime, la capătul căruia este bătut un lemn cârligat. In Oltenia (balta Potelu) cârligul se zice *Seceră* și este de fier dințat, având în adevăr formai unei secere cu coadă lungă ; acesta servește aci nu numai pentru a prinde Iglița pe sub ghiață, ci tot odată și pentru a o mâna înainte dela o copcă la alta, prinzând-o cu dinții ei.

In bălțile dela vale, mânarea igliței dela o copcă la alta se face cu un alt instrument numit *Cange* sau *Rașcă,* care în pescăriile Deltei are încă și multe alte întrebuințări, așa că pescarul o poartă în totdeauna în lotca sa.

Așa se continuă tot înainte, făcându-se de o parte și de alta copce nouă și trecându-se mereu codulele cu iglița pe sub ele, până se întinde în fine toată codula, care poate avea o lungime până la 170 m. Ajunși la capetele Codulelor, pescarii se opresc de amândouă părțile și încep acum a întinde năvodul — „a-l pune pe toană", — care până acum rămăsese grămadă pe fundul apei în căldare.

Acum de capătul fiecărei codule se înhamă pescarii și încep apoi a trage de otgoane până întind bine aripele năvodului.



După scoaterea năvodului.

Când au ajuns din amândouă părțile la „Căldarea cea mare" sau la „Capcană"; aici încrucișează codulele și trag până se ajung clecele dela amândouă aripele una de alta, și astfel se *încheie năvodul.*

Cu aceasta s'a „închis toana" și de acum începe *Scoaterea năvodului.*

CIORPAC

DRUMURI DE APĂ

Ooamenii şi lucrurile, în general, nu se deplasează pe distanţe mari decât folosind una din căile pe care le cunoaştem :

Şoseaua, calea ferată, fluvii şi canale navigabile, mări şi oceane [1]).

Pentru traversarea mărilor şi oceanelor cari despart continentele, trebue inevitabil să se întrebuinţeze navele de diferite forme. In celelalte cazuri — adică pentru deplasare pe continente şi în interiorul ţărilor — nu ar fi suficient să se întrebuinţeze numai cele două feluri de căi pe uscat : şoseaua şi calea ferată ? Ce nevoe avem de canale şi fluvii ? La prima vedere ar părea că aceste căi de transport ar fi nişte căi de lux, cari s'ar fi realizat pe vremuri de mare prosperitate, constituind ceeace putem denumi inflaţie de căi de transport.

In adevăr, până prin timpul generaţiei noastre aceste două căi de comunicaţie : canale şi fluvii navigabile, erau considerate ca un element economic auxiliar, secundar căilor de uscat deja existente; erau declarate chiar păgubitoare căilor de uscat din cauza concurenţei ce părea că le face.

Transportul pe canale, fluvii şi râuri navigabile, corespunzând tendinţelor economice de eftenire a produselor, s'a desvoltat din ce în ce mai mult, aşa că sunt astăzi foarte căutate. In ultimii 20 de ani navigaţia zisă interioară realizează un mare progres în Europa Centrală şi Occidentală.

De unde până acum 15—20 ani această navigaţie era considerată protivnică, în timpul nostru devine un mijloc de transport inevitabil şi, ceeace este mai caracteristic, căile navigabile interioare au făcut un progres uimitor tocmai în aceleaşi regiuni unde se găsesc realizate şi cele mai dese reţele de căi ferate şi şosele :

Franţa de Est şi Nord-Est (spre Belgia şi Rhinul german) ;

Belgia de Sud, Est şi West (spre Franţa şi Germania);

Olanda spre Est şi Sud-Est ;

Germania din spre mare spre interior, în Sud.

Care-i situaţiune de azi a căilor de transport în principalele ţări din Europa ?

TABLOUL I.

Căi interioare de comunicaţie pe apă şi uscat						ŢĂRI	Populaţii locuitori	Suprafaţa km. □	Densitate la 100 km. □ suprafaţă			Densitatea la 1000 loc.		
Şosele km.	Căi ferate km.	Căi pentru navigaţia interioară							şosele km.	cale ferată km.	căi navigabile interioare km.	şosele km.	cale ferată km.	căi navig. km.
		Râuri canalizate km.	Canale km.	Râuri navigabile km.	Total km.									
296.146	56.280	1.788	4.146	6.930	12.864	Germania . . .	63.000.000	469.000	63^{14}	12	2^{74}	47	9	2
42.000	6.702	—	—	2.600	2.600	Austria	6.704.000	84.000	50	7^{97}	3	63	10	4
24.235	8.670	—	238	2.862	3.100	Ungaria	7.900.000	93,000	26^{06}	9^{2}	3^{33}	31	11	4
30.407	9.800	1.058	792	—	1.850	Belgia	7.900.000	29.210	104^{10}	33^{55}	6^{36}	38	12	2
25.237	3.683	1.000	3.200	600	4.800	Olanda	7.600.000	34.000	74^{22}	10^{83}	14^{12}	33	5	6
134.868	17.000	255	1.255	—	1.500	Suedia	6.000.000	448.000	30^{10}	3^{71}	0^{33}	225	28	3
651.832	49.590	3.600	4.900	3.400	11.900	Franţa	41.000.000	551.000	118^{30}	9	2^{15}	159	12	3
1.204.725	151.725	7.701	14.531	16.392	38.614	Totaluri . . .	140.104.000	1.708.210	465^{92}	86^{63}	32^{03}	596	87	24
86 km.	11 km.	0^{55} km.	1^{03} km.	1^{17} km.	2^{75} km.	La 10.000 loc. revine	—		—	—	—			
106.700	11.129	—	100	1.072	4.172	România	18.000.000	294,967	36^{20}	3^{77}	0^{41}	59	6	0^{62}
59.30 km.	6^{18} km.	—	0^{05} km.	0^{51} km.	0^{65} km.	La 10.000 loc. revine	—	—	—	—	—	—	—	—

*) 48.000 km. drumuri naturale şi terasamente.

Dacă, bazaţi pe situaţiunea de fapt din acest tablou, vom aplica o analiză comparativă, obţinem o serie de comparaţii interesante :

1. Totalul căilor de comunicaţie la cei 140.104.000 locuitori :

şosele	1.204.725 km.
căi ferate	151.725 km.
căi navigabile . . .	38.618 km.
total . . .	1.395.068 km.

Găsim că la 100 locuitori revine *0 km. 990 m.*, pe când în România la 18.000.000 locuitori fiind :

şosele	106.700 km.
căi ferate	11.129 km.
căi navigabile	1.172 km.
total	119.001 km.

la 100 locuitori revine *0 km. 660 m.*, sau cu 0 km. 330 m. mai puţin. Dacă însă excludem cele 48.000 km. drumuri naturale — ca şi inutilizabile — acest procent se reduce sub *0 km. 400 m.* la 100 de locuitori, sau cu 0 km. 590 mai puţin ;

2. Considerând densităţile pe suprafaţă şi populaţii găsim că :

---

[1]) Pentru moment transportul aerian, fiind încă în câmpul experienţelor, nu prezintă interesul practic al celorlalte căi de transport de mărfuri.

No. curent	Unitatea pentru transport	Încărcămînt Tone	Numărul de unităţi de transport necesare	Person. necesar persoane	Totalul cheltuelilor pentru 24 ore eLei	Cheltueli pentru 1 tonă deplasată la un km. *) Lei	Bani
1	Autocamion pt. 3 tone	6500	2167	3250	21.885.000	3	12
2	Trenul de 560 tone; 540 vag.	6500	12	180	1.395.000	0	256
3	Cargobotul a 7500 T.	6500	1	34	56.000	0	021
4	Şlepul a 650 T.	6500	10 plus 1 jum. remorchere	30	55.000	0	058

*) Aceste cifre sunt cu totul aproximative, însă suficiente pentru ca să precizeze o tendinţă rezumativă cât mai clară pentru economia românnască.

**) In Europa Centrală şi Occidentală cheltueliie pentru transportul a o tonă la 1 km. ar fi:

a) pe calea ferată 0,19 centime; pe şosea 0,30 ct. = în medie 0,25 ct. pe uscat.

b) pe navigaţie interioară 0,08 centime; pe mare 0,05 ct. = în medie 0.06 $^{1}/_{2}$ pe apă.

Ceiace precizează că în Europa calea ferată — faţă de întinderea şoselelor — s'a fixat la un raport cu *şease* ori mai puţin; iar căile de navigaţie interioară la un raport egal cu 19 ori mai puţin ca şoselele.

Pentru România, acelaş raport, este de: 10 ori mai puţin căile ferate şi de 91 de ori căile navigabile;

3. Clasamentul tuturor căilor se precizează astfel:

	Şosele km.	Căi ferare km.	Căi navigabile km.
Densitate a 100 km. □	466	87	52
„ „ 10.000 locuitori	596	87	24
Media:	531	87	28

Din aceste comparaţii cu totul rezumative, dar suficient de concludente, constatăm, pe de o parte, marele progres realizat de către navigaţia interioară în mijlocul regiunilor de mare densitate de căi ferate, iar pe de altă parte, vedem cu surprindere că populaţia României şi economia generală a ţărei, nu este servită de căi de transport eftine, în raport cu cerinţele comerţului, decât într'o măsură foarte redusă atât pentru căi de uscat cât şi pentru căi de apă.

Deşi navigaţia interioară este aşa de desvoltată în ţările din Occident, totuşi s'au întocmit proecte noui, chiar acolo unde sunt cele mai dese reţele de căi ferate, pentru sporirea căilor navigabile interioare. Prin amenajarea continuă a râurilor şi fluviilor existente, şi prin săpare de canale, se caută a se realiza noui legături de continuitate între căile de apă existente şi acele care ulterior se vor deschide.

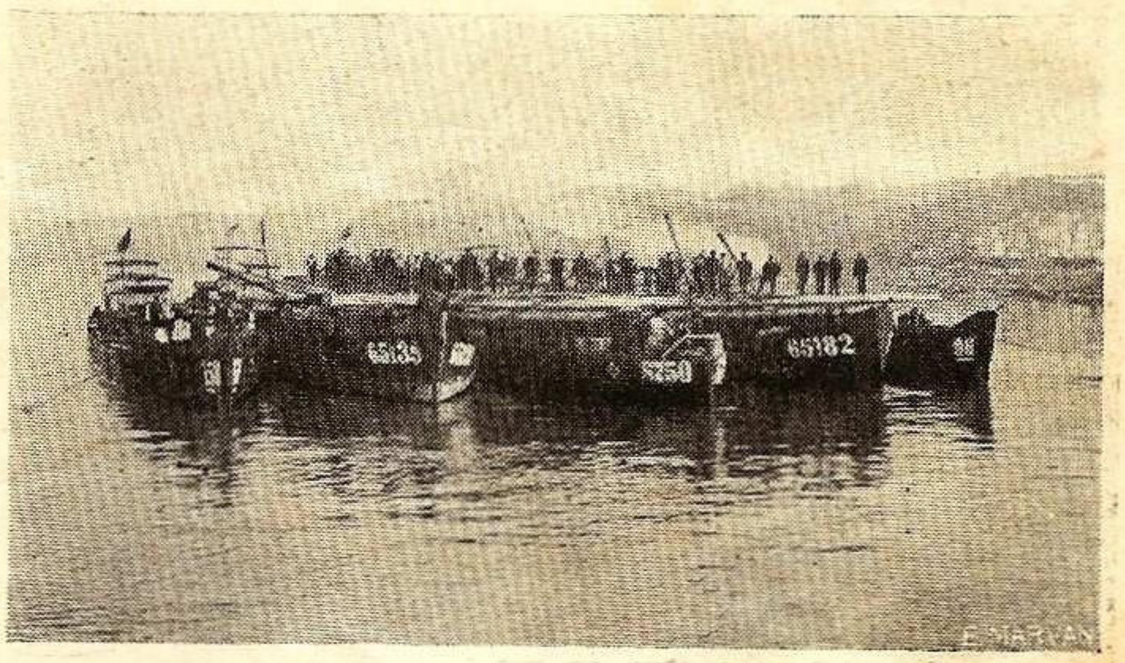
In acelaş timp, ţări noui, ca Polonia, Jugoslavia, Cehoslovacia, pregătesc lucrări technice pentru a se folosi de apele lor, şi de noui canale, cari le pot da uşurinţa de transport eftin a produselor pe căile navigabile interioare.

In aceste împrejurări trebue să constatăm că în prezent — alături de politica de expansiune maritimă şi oceanică, scop permanent şi suprem al ţărilor maritime, — se adaogă, în materie de transporturi, şi politica de expansiune a navigaţiei interioare (canale şi fluvii). Această expansiune este urmărită cu febrilitate până şi de către ţările care nu dispun de litoral martim, cum este de exemplu, Cehoslovacia şi Ungaria.

Emigrarea produselor comerciale, industria şi deplasările tuturor bunurilor reprezintă actualmente un volum de transport considerabil care satisface traficul pe sosea, pe cale ferată şi pe calea navigabilă interioară; în acelaş timp, din considerente technice comerciale, mărfurile au adoptat o clasare naturală, erarhică, în transport.

Ele urmează o cale ori alta, pe uscat sau pe apă, după avantajele ce pot să li se ofere pentru durata transportului, dela locul de producţie, şi de expediere până la locul de consumaţie, cum şi după considerentele tarifare, ori de volum ocupat pe unitate de transport.

Intregul sistem industrial modern, bazat pe centralizarea industrială, este cu totul favorabil transporturilor pe apă. Marile industrii — cari alimentează exportul ori consumul intern — se stabilesc temeinic pe malurile ca-



Şlepuri de Dunărea.

nalelor, fluviilor şi în porturi, în scop unic ca să poată fi aprovizicnate cu materii prime ce sosesc sub o tarifare de 4—5 ori mai eftină ca acea de pe cale ferată. Numai în aceste condiţiuni vor putea să facă expedieri de fabricate — pentru export ori pentru interior — direct în vapoare, ori cel mult numai prin o singură transbordare din şlep în vapor, făr ca să se recurgă la expedieri pe cale ferată.

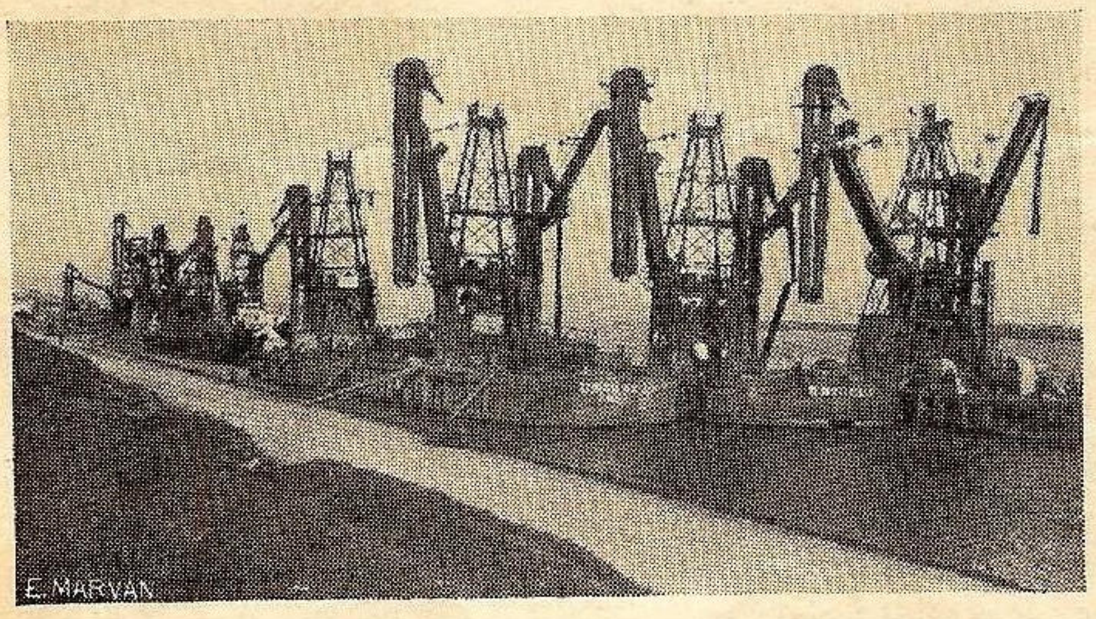
Materii prime ca: scânduri, lemn brut, cărbuni, cereale în vrac, ferărie, ciment, cărămidă, piatră, pietriş, nisip, marmore, pae, fân, piei, oase, etc., în general orice materiale grele şi voluminoase constituesc un trafic constant şi de predilecţie pentru şlep, din cauză că la cantităţi mici, prezentând o valoare comercială prea mică, aceste produse nu pot suporta un tarif de transport scump, iar pe de altă parte nici căilor ferate nu le rentează să aplice tarife eftine, pentru simplul motiv că cheltuelile feroviare sunt cele mai costisitoare.

Fără ca să pătrund în fondul acestei vaste chestiuni a politicei transporturilor, voi căuta totuşi ca —

în rândurile ce urmează — să expun rezumativ parte din principalele motive cari impun ca mărfurile să se îndrepte spre căile de apă, adică spre şlepuri şi cargoboaturi. Astfel de expunere e necesară pentru întreaga economie română, care se bucură de favoarea unei situaţiuni fizice rezumate prin 1100 km. fluviu danubian, 500 km. litoral maritim, 4—5 râuri interioare flotabile, şi o fericită posibililitate de canale interioare. Este de mare interes ca opinia publică românească să fie lămurită şi pătrunsă de nevoia realizării unei navigaţii interioare, practice şi folositoare, adaptată nevoilor comerţului nostru.

In acest scop voi analiza unele din multele avantaje ce sunt oferite de diferitele unităţi de transport, comparativ.

a) Unitatea pentru transport pe şosea este *camionul* cu tracţiune animală ori automobilă, iar tonajul pe care îl poate transporta este, respectiv, de maximum 700 kgr. şi 4000 kgr., sau în medie 2350 kgr. pe unitate de transport pe şosea *($2^1/_2$ T.)* ;



Elevatoare de Dunăre cari ridică grânele din şlepuri şi le varsă în vapoare.

b) Pe calea ferată unitatea de transport este *vagonul* ori mai precis trenul de marfă compus din 50 vagoane a 12 T. = *600 tone* ;

c) Pe fluvii şi canale unitatea de transport este *şlepul* care transportă ori 2000 tone ori 600 tone, sau în medie *1300 tone* ;

d) Pe mare şi ocean unitatea de transport este *cargoboatul* care transportă — în medie 7000 tone.

Din această primă clasificare vedem că pe calea navigabilă interioară şi pe mare se pot transport şi expedia câte un trafic de câte 700/6400 tone — respectiv pe unitate de transport — mai mult ca pe calea ferată. In aceste condiţiuni posibilitatea de expediere şi acea de deplasare, în o singură dată, este cu mult mai mare pe apă ca pe uscat. Aceasta egal cu un raport de 4 faţă de 11, căci pe când pe apă se pot expedia 1300/700 tone, pe uscat pentru acelaş trafic ori încărcământ, ne-ar trebui peste două trenuri a 50 vagoane sau 100 vagoane (şlep), ori 12 trenuri a 50 vagoane (cargoboat), ceiace reprezintă un număr considerabil de unităţi de transport, aproape irealizabil în practică din motive technice şi economice.

Aşa dar constatăm cu uşurinţă serviciul imens pe care căile de apă îl aduc comerţului şi populaţiilor din punct de vedere al eşalonării şi descongestionării căilor de uscat. Numai datorit canalelor şi fluviilor, Europa Occidentală şi Centrală, pot face faţă nevoilor emigrărilor bogăţiilor. Fără aceste artere complimentare cari atrag cele mai voluminoase şi mai grele transporturi, cea mai mare parte din bunurile migrătoare în toate direcţiile ar fi transportate cu mari întârzieri, ori în condiţiuni care ar împedeca desvoltarea comerţului din zilele noastre.

In al doilea rând, analizând şi posibilităţile de ordin economic ce le prezintă aceleaşi unităţi de transport, şi pentru aceleaşi cantităţi, vom găsi următorul rezultat :

Şosele la 10.000 locuitori			Căi ferate la 10.000 locuitori			Căi navig. inter. la 10.000 loc		
Suedia	km	225	Suedia	km.	28	Olanda	km.	6
Franţa	„	159	Belgia	„	12	Austria	„	4
Austriaa	„	63	Franţa	„	12	Ungaria	„	4
România*)	„	57	Ungaria	„	11	Suedia	„	3
Germania	„	47	Austria	„	10	Franţa	„	3
Belgia	„	38	Germania	„	9	Belgia	„	2
Olanda	„	33	România*)	„	6	Germania	„	2
Ungaria	„	31	Olanda	„	5	România*)	„	0620

Constatăm astfel că şi din punct de vedere al cheltuelelor, al personalului necesar şi al unităţilor de transport cerute — la aceiaşi cantitate de trafic — avantajele de care se bucură navigaţia interioară sunt cu mult mai mari ori căror avantaje a tuturor celorlalte căi de transport.

Dar, căile navigabile oferă şi avantaje de ordin comercial, datorit cărora se asigură elasticitate şi simplificare de operaţiuni ori manipulări şi se provoacă reduceri însemnate de cheltueli pentru micşorarea preţului de cost al bunurilor.

Astfel, pe apă, o marfă odată încărcată şi expediată spre o destinaţie, poate să fie redestinată spre orice altă direcţie prin un simplu ordin telegrafic, ori poate prea bine să aştepte pe vas ordine ulterioare, ceiace nu este cazul pentru transporturi pe uscat.

In plus, documentele transporturilor pe apă servesc în permanenţă toate operaţiunele comerciale tot timpul cât marfă este pe vas.

*

In rezumat — din cele expuse până aci — reese că prin examinarea analitică a unora din elementele şi factorii cei mai simpli, constatăm marea importanţă ce prezintă căile navigabile interioare, canale şi fluvii, pentru economia ţărilor şi putem aprecia contribuţia lor fericită în progresul civilizaţiei.

O ţară lipsită de căi de transport eftine va avea permanent o economie pasivă ori deficitară şi o populaţie în suferinţă.

---

*) Inclusiv cei 48.000 km. drumuri naturale.

Acestea sunt motivele pentru care şi cerealele noastre din Nord şi centrul ţărei, lemnele, cărbunii şi petrolul din regiunea dealurilor, nu pot ajunge în condiţiuni eftine în porturile de export şi — invers — articolele de tranzit ori de import.

In scopul de eftenire a transporturilor, în Belgia, după 1918, s'a făcut din Bruxelles (depărtat cu 130 km. dela mare) port de mare, şi apoi în 1931 s'a creiat canalul Anvers-Liège (Liège este la 215 km. dela mare), după ce mai înainte Gand devenise port de mare.

De asemenea în Franţa se proectează canalul Dunkerque-Lille, fluviu artificial de o lungime de 140 km., spre a se lega puternica aglomeraţie manufacturieră : Lille-Tourcoing-Roubaix, din interior, cu marea.

Desigur că activitatea navigabilă interioară din România nu dispune de un trafic de cărbuni, ciment şi fosfaţi atât de abundent ca traficul francez ori belgian, însă nu-i mai puţin adevărat că lipsa căilor de apă interioare împedecă o desvoltare de industrii eftine, şi prin consecinţă formarea de traficuri noi.

La sfârşitul acestei expuneri putem să afirmăm şi să accentuăm — cu convingere — că în orice ţară întreaga activitate a populaţiei nu este decât o înlănţuire de aplicaţie practice a principiilor fundamentale de transport. Intensificarea căilor de transport, şi mai precis a celor mai eftine, înseamnă menajarea consumatorului, desvoltarea comerţului, progresul social, întru cât întreaga activitate a omenirei nu este în epoca noastră, mercantilistă, decât o continuă serie de interese comerciale.

Această desvoltare, în adevăr prodigioasă, a căilor de navigaţie interioară europene este semnul unor evenimente economice, cari, fiind întrevăzute de ochii oamenilor de comerţ, a făcut ca technica transporturilor din an în an să realizeze şi să perfecţioneze calea pe apă, ajustând şi adaptând cerinţelor sociale contimporane principiul economic clasic : „maximum de beneficii cu minimum de sforţări", punând la dispoziţia economiei generale bogăţii, sosite cu minimum de cheltueli de transport.

Europa este brăzdată de o infinită şi variată reţea de căi de transport asemenea unei pânze de paienjen, şi toate parcă se concurează reciproc ; în realitate însă fiecare cale : şosea, feroviară, canal ori fluviu, are destinul şi scopul care îi indică şi-i asigură o funcţiune determinată Prin o solidaritate unanimă toate se sprijină şi se menţin reciproc.

Prin coordonarea cerinţelor comerciale şi din cauza varietăţei mărfurilor ce se transportă, toate aceste căi devin inevitabil solidare ; în nici un caz nu se pot menţine solitar, căci dacă ar avea activităţi separate ar deveni inutilizabile, pustii, fără trafic.

Acolo unde calea ferată nu poate străbate intervine şoseaua, iar unde nici şoseaua ori calea ferată nu pătrunde, răsbate canalul ori râul navigabil, şi, invers ; bogăţiile urmează deci o cale, ori alta, conform unor cerinţe cari derivă din o serie de consideraţiuni specifice mărfurior, industriilor, şi politicei economice, precum şi situaţiunilor fizice.

Toate ţările cari şi-au tăiat canale au fost ţări care au reacţionat ; conducătorii politicei lor economice au întrevăzut la timp semnele conjoncturilor economice şi au luat măsuri în consecinţă. In ultimele două decenii au perfecţionat posibilităţile comerciale viitoare, desvoltând prodigios căile navigabile interioare, paralel şi alături de şosea şi calea ferată.

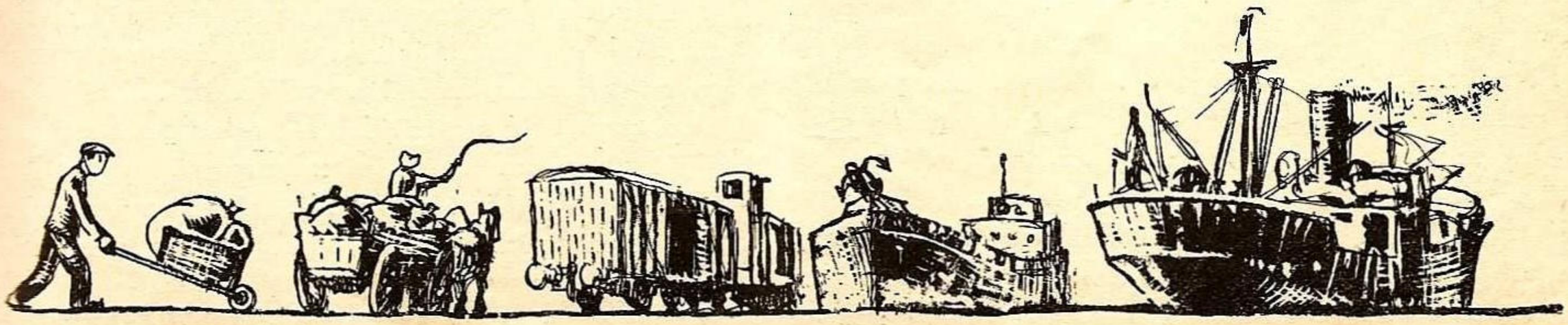
Comerţul şi întreaga economie românească trebuesc, deşi destul de târziu, să se hotărească a aborda printre cele mai urgente probleme, chestiunea căilor de transport pe apă.

Aceste proecte — în situaţiunea noastră — devin .i mai urgente de oarece ne găsim, după cum am arătat, în fericita situaţiune de a fi la gurile marelui fluviu care leagă orientul cu Europa centrală.

Din cauză că economia română a căilor de transport nu a fost clar înţeleasă şi nu a fost deci condusă cu perspicacitate spre naturala ei desvoltare şi conform situaţiei noastre fizice, asistăm alarmaţi astăzi la decăderea prea cunoscută a celor două bătrâne porturi : Galaţi şi Brăila.

Căile de transport pe apă trebue să fie însufleţite, să le dăm o viaţă proprie pentru binele şi progresul acestei ţări. Cu drept cuvânt s'a zis că sacrificiile făcute de ţară pentru căile ferate sunt cu totul inutile dacă activitatea navigabilă ese neglijată. Deşi natura ne-a dăruit cu destule ape, noi încă n'am făcut nimic pentru a organiza o reţea de canale navigabile. Am rămas printre puţinele ţări din Europa cari nu au o navigaţie interioară.

PETRE IORGU LUPAŞCU (Bacău)
Licenţiat în ştiinţe comerciale şi consulare (Anvers)

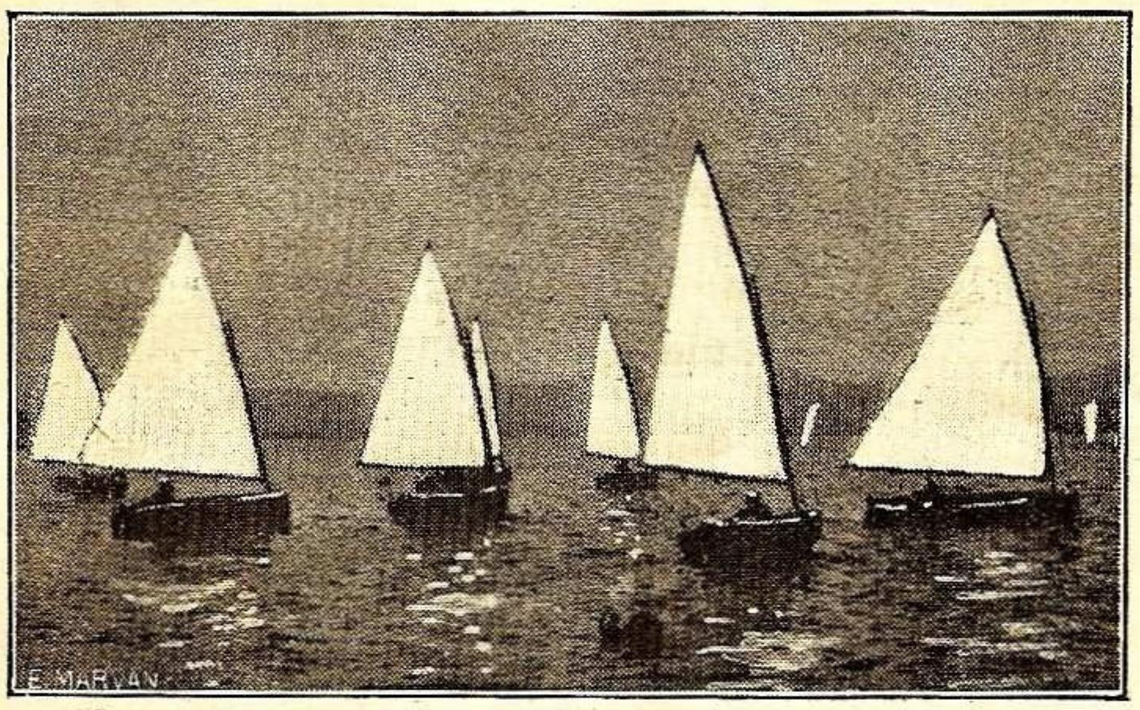


NAVIGAŢIA DE PLĂCERE

Portul de yachting la Constanţa

Lansarea prin revista *„România Maritimă şi Fluvială"*, a ideii de a creia un port de yachting la Constanţa, a găsit un ecou puternic în sufletele tuturor acelora cari, simţind ca şi noi, şi-au dat seama de importanţa unui astfel de port, atât pentru propaganda maritimă, cât şi pentru menţinerea prestigiului Constanţei, de prim port al României, şi de primă localitate balneo-climatică, pe ţărmurile Mării Negre.

Relevând cele scrise de noi, ziarul „Viitorul", prin pana alesului ei cronicar, Petronius, pseudonim sub care se ascunde un vechi şi prea fin publicist, se raliază întru totul ideii lansate de noi. D-sa după ce face unele judicioase observaţiuni cu privire la posibilitatea pe care Constanţa o are, din plin, să rămâie „perla Mării Negre", adaogă : „ni se pare că lucrul este uşor de realizat, cu puţină bunăvoinţă şi spirit de iniţiativă".



Bărci mici c'o singură velă.

Acesta este adevărul. Posibilităţile de executare sunt destule; foloasele în schimbul sacrificiilor ce se vor face sunt de natură a chema atenţiunea tuturor asupra acestei chestiuni.

Creiarea unui port de yachting la Constanţa, poate să atragă după sine desvoltarea într'o măsură încă necunoscută la noi în ţară a navigaţiei de plăcere; poate constitui — cum spuneam, — o atracţiune în plus pentru Constanţa, care în fiecare an pierde pas cu pas din întâietatea pe care o avea faţă de celelalte localităţi balneare româneşti şi străine.

Portul de yachting, fiind şi pescăresc în acelaş timp, va permite creiarea pescuitului maritim, cu vase, de tonaj mijlociu, şi va atrage implicit desvoltarea unei populaţii maritime româneşti, numeroasă, legată în permanenţă de mare, şi prin ocupaţiile ei de fiecare zi, iubitoare de ţara şi de pământul pe care-l locueşte, şi care, ar da o justificare în plus, drepturilor noastre istorice de stăpânitori ai litoralului Mării Negre, în limitele în care fâlfâie stindardul României întregite.

Condiţiunile de lucru sunt mult mai uşoare aci, decât în oricare parte a litoralului.

După cum la Tusla-Balcic, prin conlucrarea armonioasă, firească de altfel, între cele trei minister interesate, — Domenii, Răsboi şi Comunicaţii, — s'a ajuns să se obţină maximum de randament, cu minimum de cheltueli, tot aşa şi pentru portul de yachting dela Constanţa, conlucrarea dintre aceste ministere va fi binevenită şi va trebui să se înfăptuiască fără nici o ezitare. Fiecare va fi în măsură să facă ceva. Iată :

Ministerul de războiu, prin serviciul hidrografic al marinei, va trebui să facă lucrările preliminarii, — adică studiile pe teren, — şi prin faptul că acest serviciu se află la Constanţa, facerea studiilor nu vor implica deplasări costisitoare, iar cheltuelile vor fi reduse aproape la zero. Ministerul de răsboi, va putea pune la dispoziţie şi mâna de lucru care nu va costa decât aceia ce poate costa un soldat în termen.

Ministerul de comunicaţii, prin serviciul hidraulic, va executa puţinele lucrări de dragaje, necesare la o mică apropiere de coastă, pentru obţinerea şi acolo a unui fund navigabil potrivit.

Ministerul de domenii, prin administraţia pescăriilor, împreună cu municipiul Constanţa, cel dintâi interesat în realizarea unui astfel de port, va fi chemat să dea primele fonduri pentru începerea lucrărilor. Restul va urma aproape dela sine.

Dacă ţinem seama, că în apropiere de Constanţa sunt mari cariere de piatră, şi deci materialul de construcţie se poate transporta uşor şi cu cheltueli puţine, atunci vedem cum realizarea portului de yachting la Constanţa este un lucru destul de uşor.

Puţină bunăvoinţă, foarte puţină, şi proectul acesta poate deveni fapt împlinit într'un timp scurt.

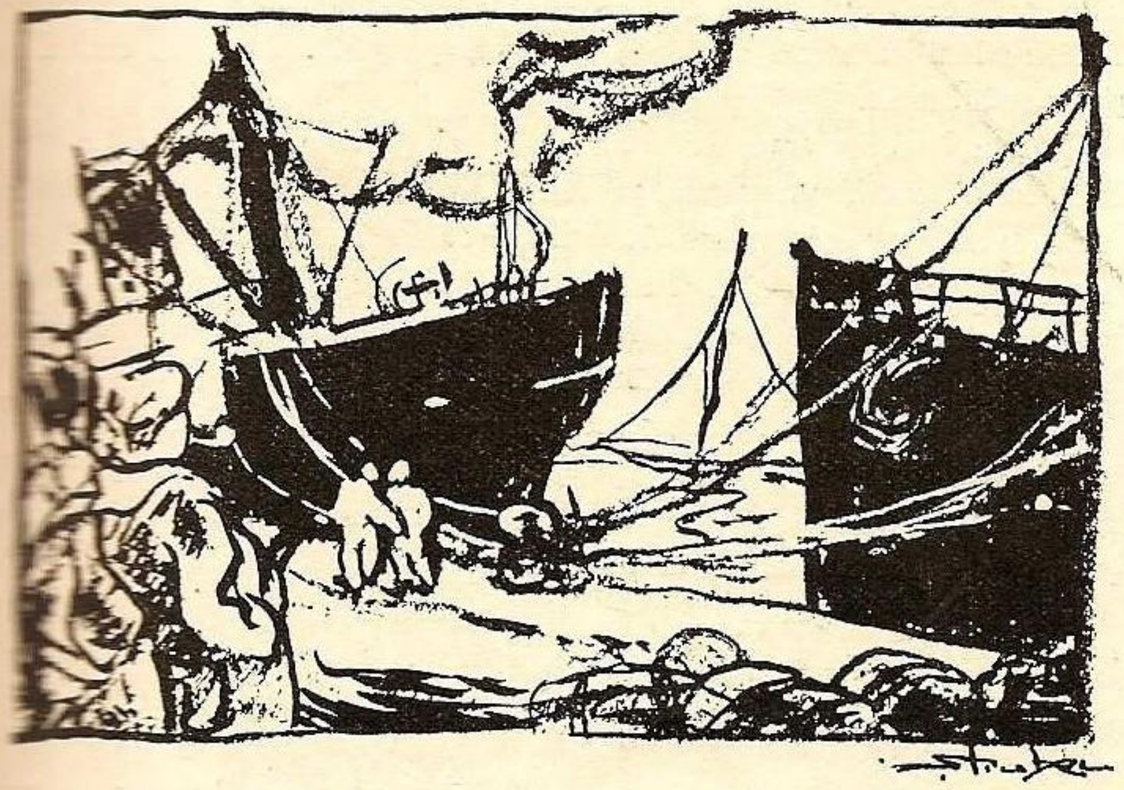
Deocamdată, presa, înţelegând importanţa unei astfel de realizări, s'a alăturat cu căldură ideii noastre. Rămâne să se pornească la acţiune. Rămâne, şi trebuie să se intre, pe făgaşul, cel puţin, al primelor începuturi.

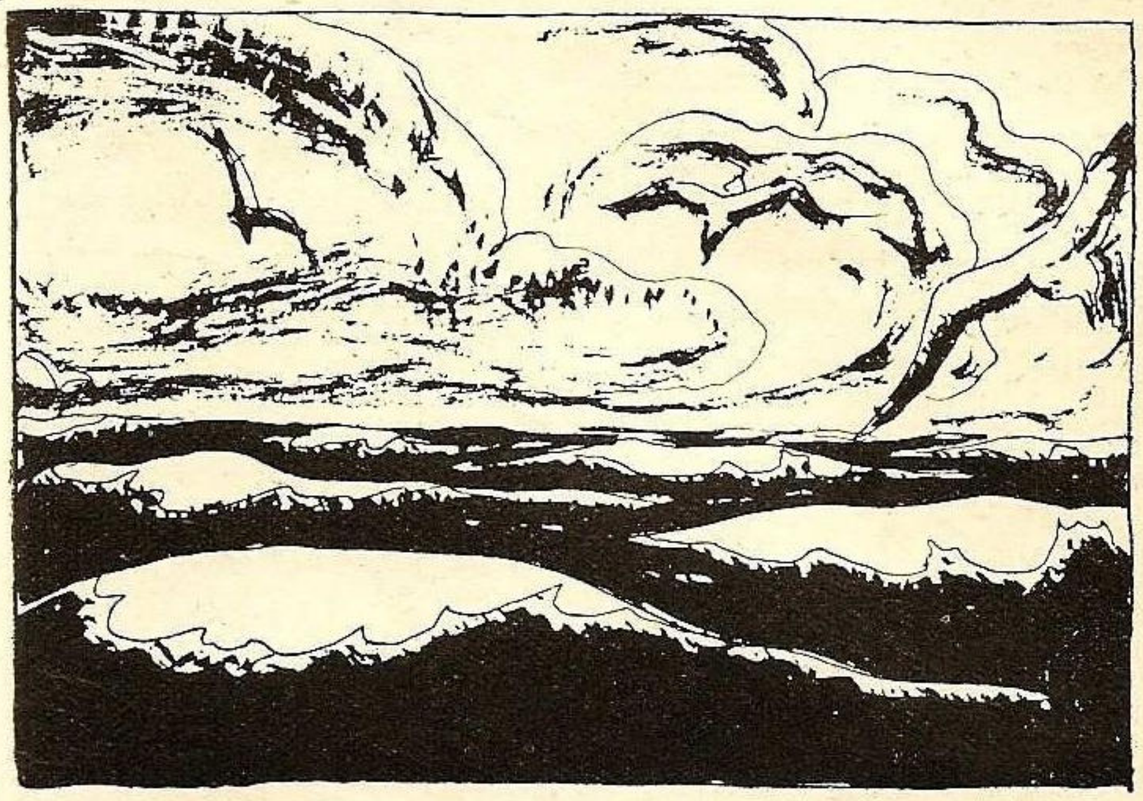
Deaceia, mai întâi de toate, cetăţenii Constanţei, şi reprezentanţii lor legali, — părinţii comunei, — membrii Ligei Navale, de ori unde ar fi, precum şi alte persoane cari gândesc şi simt la fel, să pornească la formarea unui comitet de acţiune, care să proceadă deocamdată la strângerea împrejurul acestei idei, a tuturor persoanelor cari ar putea avea un cuvânt în realizarea ei.

România Maritimă şi Fluvială, credincioasă programului ei, le va sta în tot momentul în sprijin, pentru ca totul să fie dus la bun sfârşit.

ALEXANDRU DAIA

LITERATURĂ





Pastel Marin

Frecându-şi pântecele de oţel fierbinte
De cheiul rece, umed şi murdar,
Un cargoboat norvegian
Respiră sufocat şi rar.
Ca un mamut antedeluvian!...

Ghiceşti c'ar vrea să plece iar
Spre nordul nopţilor polare,
Să se 'nfrăţească la 'ntâmplare
Cu luciul primului gheţar...
Dar negrele- otgoane-l ţin în frâu,
Şi macaralele murdare
Descarcă 'n el, vagoane 'ntregi de grâu!...

Pe cheiul rece, umed şi murdar,
Hamalii dorm ca grânele 'n hambar,
In timp ce mateloţii beţi, pe bord,
Rânjesc cu pipele 'ntre dinţi
Şi plâng cu ochii 'ntorşi spre nord,
Când fumul pipelor fierbinţi
Trezesc pe rând, în fiecare,
Aceiaşi vecinică 'ntrebare:
„In care fund opac de mare
Vom acosta şi noi pe vecinicie
Ca şi mamuţii problematici
Din cărţile de geologie?..."

ION MINULESCU

Mării

Tu, tainică şi vrăjitoare, Mare,
M'ai hotărât să părăsesc pământul,
Să mă 'nfrăţesc cu vela şi cu vântul
Şi să îţi jur, la Sfintele altare,

Că'n sânul tău voi căuta mormântul
— Aducător de-odihnă şi uitare —
Atunci, când voiu vedea, cu'nfiorare,
Că dusă-i tinereţea şi avântul.

Dar, pân' atuncea, mult iubită Mare,
Cum vinul este bun şi mai e vreme,
Şi cum de fete tot pământul geme,
Te sfătuesc să ai şi tu răbdare;
Zadarnic pui furtuna să mă cheme:
Eu port mereu „colacul de salvare"!

ION PLUTAŞU

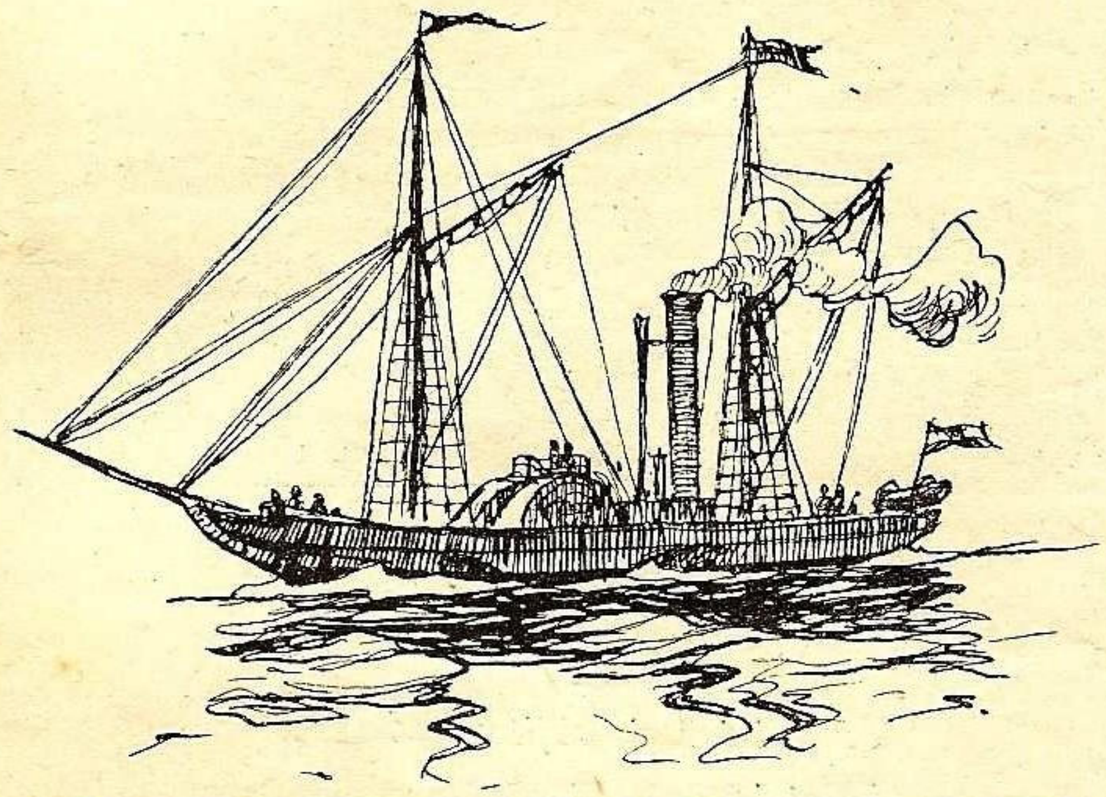
Ce este un vapor?

Boerul oltean *Dinicu Golescu,* pe la începutul secolului al 19-lea, a făcut o călătorie în Apus. Notând şi comentând tot ce-a văzut prin ţările străine, pentru a fi de folos ţărei sale, el a întocmit o carte: *Insemnare a călătoriei mele făcută în anul 1824, 25, 26.*

Din această carte tipărită de d. Nerva Hodoş, reproducem o parte interesantă în care boerul călător, adânc observator, descrie într'un chip ce pare azi naiv, dar foarte clar, ce este un vapor, lucru relativ nou pe acea vreme.

„Vaporul este o corabie care merge pe mare cu un meşteşug de foc, ce este în cămara corăbii, iar afară să vede numai un coş de de fier, lung ca de 4 stânjeni prin care ese fumul, şi două roate mari de fier întocmai ca roatele dela mori ce umblă în apă, una de o parte afară din corabie, şi alta de ceilantă parte, într'o osie de fier, care este mai naltă decât faţa apii de şase palme, roatele intră în apă o parte şi 3 părţi rămân afară. Această osie cu roatele întorcându-se foarte iute, goneşte corabia atât de tare încât simpte trupul omului cum corabia sparge marea, şi roatele lasă în urmă două coade de spumă lungi. Şi cum or pune în cuptor un lemn mai mult să dudue toată corabia. Innăuntru, unde este acel meşteşug, nu lasă pe nimeni să bage seama, dar după oareş ce băgare de seamă ce am putut face, este un cuptor zidit în cămara corăbii care are un coş de fier drept în sus prin care iase fumul; la spatele cuptoriului în potriva gurii, un alt coş de fier, care este scos din cuptor în spre mehanica ce au prin care ese căldură cu abureală, întocmai ca la cazanul care scoate rachiul, la care la fund îi arde focul şi capacul strânge lacrămă de abureală; aşa acel abur al coşului mişcă cea dintâi roată, unde sunt poate întreite decât la un ceasornic, şi cea

din urmă roată prin dinţii ei, şi prin dinţii ce sânt pe osie de fier, sucește osia dimpreună cu roatele. Şi căci aburul este care face cea dintâi mişcare a roati, de aceia când dau foc mai mult, prisosindu-să aburul, sileşte toate roatele şi să cutremură toată corabia. Şi bez acest meşteşug are şi catarguri cu pânze, ca când este vântul spre locul unde va să meargă, întinde pânzele şi mai slăbeşte iuţeala roatelor, împuţinând focul. Dela Trieşti şi până la Veneţia sânt 80



miluri, pe care le ia în 10 miluri, adecă 20 de ceasuri ; şi pleacă tot deauna sau dela un loc, sau dela altul, după ce să aprind luminările. Când am mers dela Trieşti la Veneţia, călătorind cu vaporul, am mers 8 miluri, iar când m'am întors, vrând să aflu şi drumul ce fac cele lante corăbii, am intrat în corabie, dar mi-am blestemat ceasul, întru care am hotărât să am acea băgare de seamă, căci am călătorit până în Trieşti 40 de ceasuri, şi într'această toată vreme, nici am mâncat, nici am dormit, ci numai am vărsat şi am plâns ca un copil mic".

Alcoolul şi împărtăşania

AMINTIRI

Vaporul tanc *„Steaua Română"* era în reparaţii la Londra. Echipajul, în special fochiştii şi mecanicii, lucrau alături de oamenii şantierului, grăbind terminarea reparaţiilor, ca „Steaua" să poată porni cât mai de grabă spre ţară. Era în Decembre şi Crăciunul bătea la uşe : toţi sperau să petreacă sfintele sărbători cu cei dragi lăsaţi departe.

Intr'o dimineaţă un trăsnet spulberă toate nădejdile : o telegramă aduse veste că vasul a fost *navlosit* (închiriat) pentru o călătorie în America. Ordinul era ca după terminarea reparaţiilor vaporul să se îndrepte spre *Baton Rouge,* pe Misisipi, unde va încărca petrol şi benzină pentru Franţa.

Adio Crăciun şi An nou în ţară ; la fundul lăzilor micile cadouri cumpărate dela Hamburg şi Londra pentru copii, soţii, logodnice, mame ; cât mai la fundul inimei visata bucurie a reîntoarcerei ! Asta-i viaţa marinarului : *un lung şir de renunţări !*

Şi vaporul porni spre Atlantic, cu alte speranţe şi alte mândrii în suflet : acelea de a ajunge cu bine prin meleaguri unde nu se mai văzuse vapor românesc, poate mai nu se auzise de numele de român !

După zece zile trecu *„Steaua"* prin faţa Azorelor, după alte zece se strecură printre insulele Bahama, foarte aproape de coasta Floridei, spre a nu lua în piept tăria Golfstreamului, intră în golful de Mexic, şi după douăzeci şi şase de zile *pavilionul* (drapelul steagul) românesc flutura între malurile fluviului Misisipi. Călătoria nu fu lipsită de peripeţii, ca orice drum de iarnă. Dar... „altă poveste", vorba lui Kipling. Ne rezervăm pentru alt număr.

In bucuria generală a ajungerii, numai unul era îngrijorat la bord : comandantul. Neştiind că va avea de făcut o călătorie spre Statele-Unite, ţara prohibiţiunei, avusese grija să înzestreze *cambuza* (cămara) nu numai cu multe bunătăţi solide, dar şi cu de cele lichide ; lăzi cu sticle de bere, vin, wisky, gin, licheururi, etc. Ca pentru sărbători.

Ori, în Statele-Unte toate aceste bunătăţi sunt condamnate, iar dacă se găsesc la un vapor, pe lângă amendă în dolari, toate băuturile sunt vărsate în mare. Pagubă şi ruşine : tentativă de contrabandă. Ca autorităţile să fie convinse cel puţin că au lipsit asemenea intenţii, comandantul strânsese în infirmerie tot ce era băutură la bord, chiar sticlele destupate.

La *New-Orleans* vama, poliţia şi agentul vaporului se urcară la bord. Comandantul, prezintă situaţia şi lămuri că ordinul de plecare spre America sosind când totul era pregătit pentru o călătorie spre ţară, vasul avea băutură la bord, toată însă închisă la un loc, la dispoziţia autorităţilor.

Vameşul încruntă din sprâncene, agentul făcu un gest de uimire, băuturile fură sigilate şi condeele începură să scârţâe pe formularele protocolare.

La plecare agentul luă deoparte pe comandant şi-i spuse :

— E bucluc cu băutura. Vameşul însă a fost foarte plăcut impresionat de felul sincer, deschis, cavaleresc, milităresc cu care i-aţi arătat situaţia. E posibil să scăpăm !

Şi în adevăr s'au aranjat lucrurile cum nu se poate mai bine.

In legea prohibiţiunii stă scris că băuturile alcoolice nu sunt îngăduite decât în cazuri de boală, cu prescripţie medicală sau pentru *îndeplinirea cultului religios.*

Ori a doua zi au fost găsiţi doi martori originari din România care au jurat

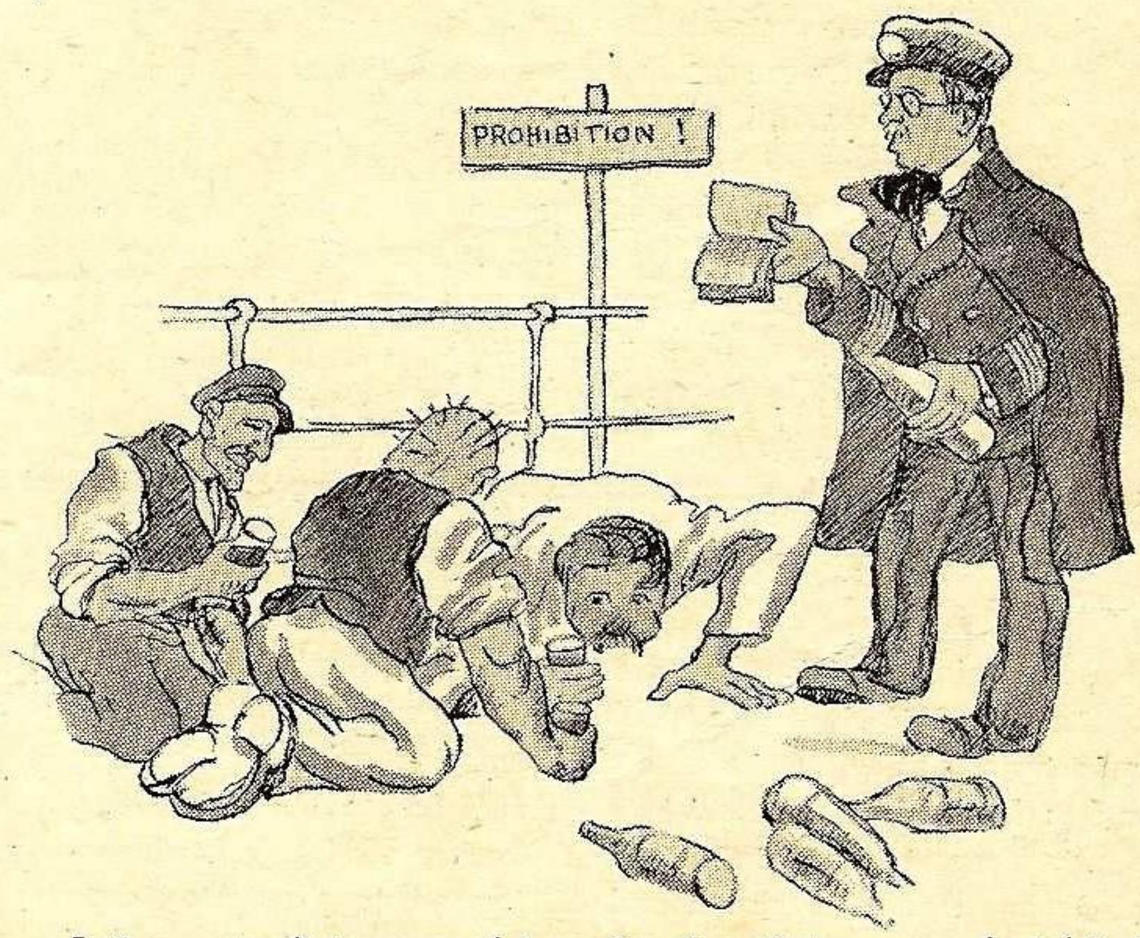
că Românul e foarte credincios ;

că se spovedeşte şi împărtăşeşte zilnic ;

că la grijanie e nevoe de o linguriţă de vin şi după ea se obişnueşte o ceşcuţă de vin, bere sau rachiu.

Pe baza acestor mărturii a fost îngăduită plecarea vaporului cu băutura intactă pentru a servi *îndeplinirei cultului religios.*

Mai mult încă : vameşii conştiincioşi făcând socoteala au găsit că pentru cei 32 oameni din echipaj nu ar fi de ajuns băuturile dela bord pentru zilnica împărtăşanie şi au cerut scuze că nu pot complecta stocul.



Iată cum credinţa poporului român, sinceritatea comandantului şi bunăvoinţa desinteresată a vameşilor, a salvat berea germană şi rachiul englezesc de pe un vapor românesc.

Nu putem încheia fără a arăta că faima de popor credincios ne-a creiat-o în America fraţii noştri emigranţi, prin bisericele ce au construit şi prin evlavia lor.

MOŞ DELAMARE

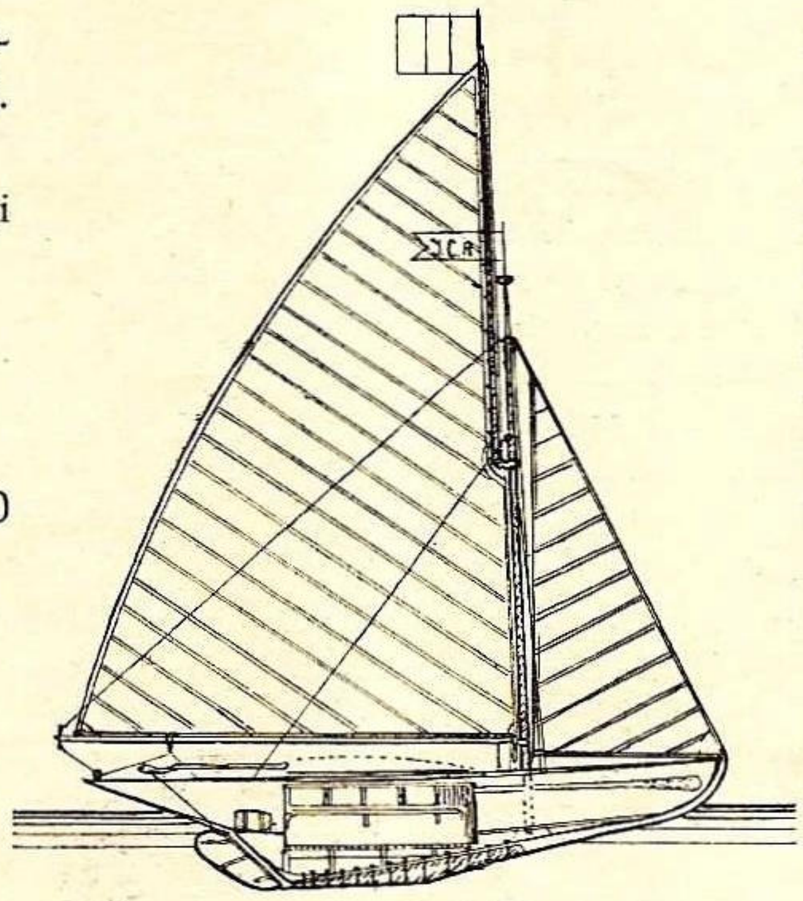
Bărci, Şalupe, Yachturi

Dăm în acest număr schiţa Cutterului *Val*, construit de grupul navelor Grănicerilor din Brăila, făcut dar A. S. I. Arhiducesei Ileana.

Cutterul a fost lucrat anul trecut şi are următoarele caracteristice :

Lunginea	8.40 m.
Lăţimea	1.70 m.
Pescaj	1.42 m.
Greutatea	3.138 kg.

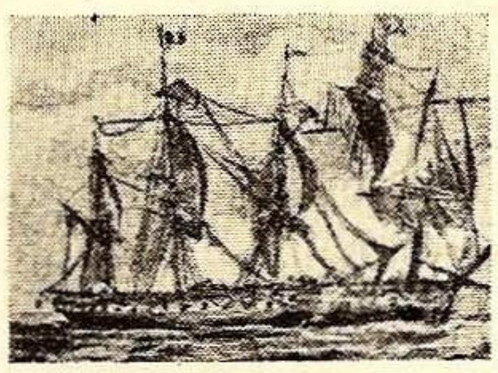
(Lestul este în greutate de 1.100 kgr.).

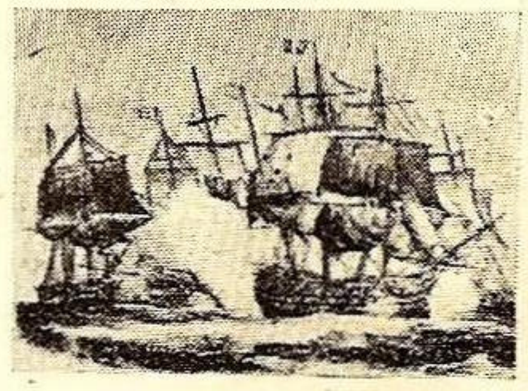


Cutterul „Val"

Are o velă mare şi un floc în suprafaţă totală de 34 metri.

Este îmbucurător faptul că în afară de arsenal şi atelierele marinei regale, s'au găsit oameni de iniţiativă ca d. C-dor Cerna, care în scurt timp să organizeze şi să utileze aşa de bine atelierele grănicerilor încât să producă lucrări admirabil studiate şi realizate cum e Cutterul *Val*.





CRONICA

Marina Jugoslavă

Terminarea războiului a găsit statul Yougoslav stăpân a întinselor coaste Dalmatine, dar fără flota comercială, decât câte-va vase mici de cabotaj, fiindcă Italia a luat cea mai mare parte din flota comercială austriacă şi ungară. Poporul jougoslav nu putem spune că avea o tradiţie marinărească, fiindcă nu avea eşire la mare, totuşi guvernul jougoslav a ştiut să profite de înclinaţia şi tradiţia marinărească a Dalmatinilor, a lucrat şi lucrează din răsputeri pentru crearea unei flote naţionale puternice, dând tot sprijinul moral şi material armatorilor particulari şi marilor societăţi de navigaţie. Asemenea caută prin toate sforţările de a cultiva o tradiţie marinărească în poporul jougoslav, făcând sacrificii destul de mari în această privinţă.

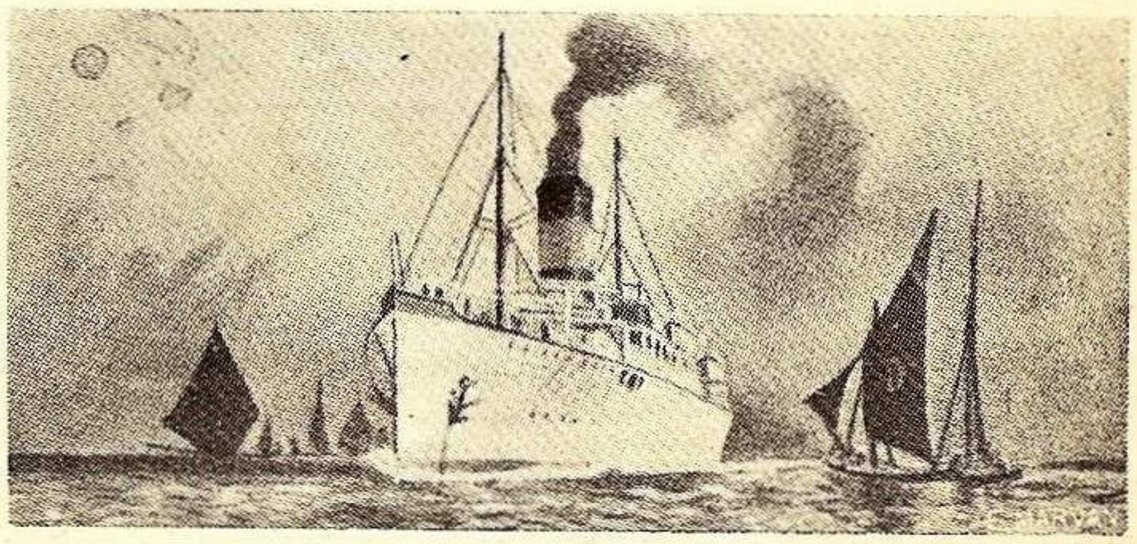
Progresele mari, făcute de marina comercială jougoslavă în scurt timp relativ, desigur că nu au putut fi realizate numai cu iniţiativa particulară a Dalmatinilor, mai ales în ultimii ani, din cauza crizei mondiale de navluri, fără sprijinul material din partea statului, care deşi cu un budget relativ mic, a apreciat foarte bine importanţa şi foloasele economice şi politice ce decurg dintr'o marină comercială naţională.

Partea însă interesantă este că statul jougoslav nu a limitat, sprijinul său numai pentru marina naţională, ci a organizat şi o complectă reţea de cabotaj cu vase poştale, şi a modernizat porturile sale noi din Adriatica, făcându-le îmbunătăţiri radicale, şi cheltuind sume destul de mari. Iar acum în urmă, s'au gândit să refacă, toate şantierele şi industriile fierului.

La 1 Octombrie 1931 flota comercială jougoslavă avea un parc de 155 vapoare cu un tonaj 396.700 tone, şi cu 4000 oameni echipaj. Această flotă se împarte în 20 de societăţi mari şi mici : cea mai mare fiind „Lloydul Yougoslav" cu 26 vase de 107.000 tone, o contopire a societăţilor Atlanska Plovidba Racic şi Yougoslovenska Amerikanska Plovidba, societate care acum un an avea un capital de 1.000.000 lire engleze.

Actuala flotă a creiat în primul rând o reţea complectă de linii regulate de mărfuri şi pasageri, dela Trieste, porturi Dalmatine şi Albaneze spre porturi greceşti, turceşti şi egiptene.

Intre societăţile jougoslave şi italiene ce fac curse în Andriatica, există o mare concurenţă, având ca rezultat scăderea navlurilor şi desigur pentru traficul jougoslav de mărfuri şi pasageri este un avantaj important. Societăţile de navigaţie ce fac aceste curse pri-



Vaporul de pasageri „Ljubljana"

mesc destule subvenţii ca să poată rezista, în special cele italiene. In afară de aceste linii, Lloydul jugoslav de curând a inaugurat o linie regulată de mărfuri, între porturile Susak, Spalato, Gravosa la America de Sud pentru lemne, ciment şi hârtie, întorcându-se de acolo cu cereale pentru Adriatica. Pentru linia aceasta au fost cumpărate acum în urmă mai multe unităţi mari, asemenea au fost recepţionate şi nişte vapoare noui ce erau comandate în Anglia.

Societatea *„Oceana"* prin noua convenţie cu statul jougoslav va înfiinţa asemenea o linie regulată între porturile Dalmatine şi Marsilia, Spania Marocco şi insulele Canare, pentru care linie o nouă subvenţie va primi din partea statului. După cum se ştie această societate mai primeşte şi alte subvenţiuni din partea statului, şi iarăşi este cunoscut că statul jougoslav are în posesia lui un stoc mare de acţiuni a acestei societăţi preccum şi a Lloydul-lui jugoslav.

Marina comercială jougoslavă posedă mai multe unităţi noi cu un

deplasament de 8000 până la 12.000 tone care fac voiajuri lungi, unele din ele au fost şi în Dunăre.

Cabotajul jugoslav este permis numai pavilionului naţional, iar vasele poştale din liniile de cabotaj sunt aproape toate noi, cu viteză peste 18 noduri şi cu cabine de pasageri foarte luxoase. Intre statul jugoslav şi mai multe societăţi există unele convenţiuni, cu durata de 10 ani, pentru a deservi diverse aceste linii; iar subvenţiile pentru anul 1931 se ridică la 60.000.000 dinari adică 180.000.000 lei şi suma aceasta adăugată la sumele celelalte ce statul plăteşte tot pentru chestiuni maritime, desigur că este destul de mare faţă de bugetul jugoslav pentru 1931, care a fost greu lovit din neprimirea reparaţiunilor de război. Dela 1922—23 până la 1927—28 statul jugoslav a plătit pentru serviciul poştal a mai multor linii de vapoare, sume ce atng 171.000.000 dinari adică pes'e 500.000.000 lei.

Acum în urmă mai mulţi armatori particulari, cari dispun de 20 de cargoboaturi, au cerut ca guvernul să înfiinţeze *„Creditul Maritim"* pe care Banca Imobiliară de Stat din Belgrad luase dispoziţiunile să-l creeze, pentru a veni în ajutorul acestor armatori, la fel cum s'a procedat în mai multe state europene. Această nouă instituţiune va da armatorilor împrumuturi lungi cu o dobândă mică, spre a reînoi şi mări parcul lor de vapoare, şi pentru acest scop se vor emite nişte obligaţiuni garantate de stat, care vor fi plasate în străinătate.

Prin cele 20 de vase se va da de lucru la aproape 500 de familii de marinari şi se va aduce anual în ţară prin branşa şi activitatea lor peste o sută de milioane de dinari adică trei sute milioane lei. *E bine ca aceste lucruri să fie cunoscute şi luate în consideraţie şi de guvernele altor state.*

Asemenea e bine să se ştie că după război şi chiar acum în urmă, statul jugoslav a refuzat categoric să facă o flotă maritimă proprie, deşi a avut mai multe propuneri din partea unor societăţi din state mari, amicale. Motivele invocate de guvern era că statul nu poate administra şi exploata o flotă comercială maritimă la fel ca un armator, şi aceste motive sunt cu drept cuvânt foarte serioase. Iar guvernul fără discuţie a cumpărat mari stocuri de acţiuni ale diverselor societăţi de navigaţie, mai ales *Oceana* şi *Lloydul Jugoslav*. In afară de statul jugoslav se zice că şi unele persoane înalte conducătoare a statului mai posedă acţiuni a societăţilor de navigaţiune jugoslavă.

Mai mult, flota comercială jugoslavă este scutită de orice impozit direct şi indirect dela 1928 şi până la 1940.

Ca rezultat bun al tuturor sforţărilor şi sacrificiilor ce statul face pentru marina sa comercială, în 1930, după statistici, pavilionul jugoslav, din 1.800.000 tone de mărfuri ce s'au exportat prin porturile maritime jugoslave, a putut să transporte peste 380.000 tone adică 21%. Partea cea mare adică 67% au fost transportate de italieni, însă trebue să avem în vedere că înainte de a lua fiinţă flota comercială jugoslavă, monopolul acestor transporturi era în mâinile italienilor, şi că statul italian plăteşte scump flota sa comercială ca să aibe partea leului din traficul de export jugoslav din Adriatică.

Din totalul mărfurilor importatoare în Jugoslavia prin porturile Adriatice, pavilionul jugoslav a transportat 43% din ele, şi nu poate contesta nimeni că cifra pentru mărfuri exportate şi mai ales pentru importul în Jugoslavia, cotele deţinute de pavilionul naţional nu sunt destul de satisfăcătoare pentru o marină nouă. Sunt însă toate indiciile că armamentul jugoslav va căuta să mărească aceste cote în fiecare an.

Asupra desvoltării porturilor şi şantierelor navale vom scri în numerile viitoare.

SPIRU P. VAGLIANATOS

Hidroaviaţia complectează Navigaţia Maritimă

S'a crezut că navigaţia aeriană va ajunge un concurent de temut al navigaţiei maritime. Beţia vitezei, boala secolului va face pe oricine să sacrifice plăcerile oferite de un voiaj pe mare, cu tot confortul şi frumuseţile sale, pentru senzaţia deosebită ce îi poate procura un voiaj prin văzduh.

Experienţa însă nu a adeverit prevederile. Navigaţia maritimă este, şi va rămâne şi pe viitor, mijlocul de legătură între continente. Pe vapoare se vor îmbarca masele de oameni şi enormele cantităţi de produse de tot felul ; iar navigaţia aeriană va constitui mijlocul de transport pentru pasagerii grăbiţi, adică un preţios auxiliar al navigaţiei maritime, în special pentru trajeurile unde din cauza configuraţiei geografice vasele sunt forţate a face un drum mai lung, deci o pierdere de timp.

Hidroavion de pasageri.

Dovada acestei necesităţi o găsim la diversele ţări maritime unde numeroasele societăţi de navigaţie sunt complectate prin navigaţia aeriană, care se exercită prin hidroavioane.

In America de sud, între Buenos Aires şi Montevideo, distanţă de 60 mile, pe lângă vasele de călători circulă şi un serviciu regulat de hidroaviaţie. Nava aeriană are 36 locuri de pasageri.

Cele mai numeroase servicii de navigaţie maritimă aeriană le găsim în America de Nord.

Este şi o linie expresă New-York, Rio de Janiero, Buenos Aires; serviciul de poştă, călători şi mărfuri între New-York şi porturile principale din Antile, Brazilia şi Argentina, cu 38 locuri de fiecare hidroavion.

In Europa, ţările cari au linie de hydroaviaţie sunt : Belgia, cu 5 linii de navigaţie ; Franţa, are 4 linii de navigaţie aeriană şi o linie de hydroaviaţie deservită de 14 hidroavioane cu câte 6—15 locuri ; Anglia, are 4 mari societăţi de navigaţie aeriană : *Imperial Airways Ltd. Australian Aerial Service Ltd., West-Australian Airways Ltd., Q. A. N. T. A. S.*

Italia are deasemenea 4 societăţi de navigaţie aeriană: *Societa Italiana Servizi Aerei, Navigazione Aerea, Aero Expresso Italiano, Transadriatica.*

Din toate acestea rezultă că navigaţia maritimă aeriană face enorme şi rapide progrese în toate ţările maritime cari doresc, din foarte multe puncte de vedere, desvoltarea navigaţiei aeriene maritime, deservită în general de hidroavioane. Desvoltarea industriei aviatice şi formarea piloţilor interesează statele maritime. Hidroavioanele prezintă mai puţine riscuri de cât avioanele şi pot face serviciul de călători şi poştă cu o viteză de 6 ori mai mare de cât a vapoarelor de călători.

Este de dorit ca odată cu organizarea Serviciului Maritim, care sperăm să se facă în curând la noi, Statul să stimuleze şi navigaţia aeriană înfiinţând un serviciu de hidroaviaţie: Constanţa-Varna-Istanbul-Pireu-Alexandria, pe lângă vapoarele poştale Constanţa-Alexandria. Un altul ar trebui făcut: Dunăre-Arhipelag-Siria, pentru vasele ce fac curse în Levant. Prin aceasta s'ar complecta şi moderniza serviciul nostru de navigaţie maritimă şi aeriană.

C. B.

Noi metode de prevederea timpului

Cunoştinţa timpului este necesară pentru siguranţa Navigaţiei Maritime şi în special pentru cea aeriană, cu toate acestea aviatorii se mulţumesc a primi informaţiile fără a da ceva în schimb, cel puţin până'n prezent, pe câtă vreme marinarii au fost şi continuă a fi auxiliarii cei mai preţioşi ai meteorologiei.

Pentru stabilirea hărţilor de timp, numeroasele observaţiuni de pe oceane, sunt tot atât de trebuincioase ca şi cele făcute pe uscat; în special cele din nordul Atlanticului, căci ele arată mersul depresiunilor barometrice ce pornesc de pe coastele Americei de Nord către Europa.

Încă din 1920, s'a căutat să se intensifice comunicarea acestor observaţiuni, organizându-se transmiterea prin telegrafia fără fir, fie direct la posturile de pe coastă, fie prin vase releuri. Un rol important în organizaţia primirilor zilnice ale informaţiilor meteorologice l-a jucat vasul Şcoală *Jacques-Cartier,* care a reuşit să stabilească o nouă normă pentru organizarea prevederii timpului.

Rezultatele obţinute, după un an de funcţionare, au fost atât de bune că observatorii au putut să prezinte un memoriu la conferinţa meteorologică internaţională din Londra, în 1921, intitulat *„Proect de organizare meteorologică internaţională al Atlanticului de Nord",* în acest memoriu se ating toate problemele meteorologice, relativ la traversarea Atlanticului de Nord şi propune soluţiuni, având ca bază colaborarea internaţională meteorologică pe Ocean.

Graţie unei activităţi neobosite şi a succesului experienţelor făcute, popularitatea acestui institut crescu şi se înmulţi numărul vaselor cari transmiteau observaţiuni.

In octombrie 1924, graţie Oficiului Naţional Meteorologic din Paris, şi radio-telegrafiei militare, vasul-şcoală *Jacques-Cartier,* fu înzestrat cu un emiţător şi cu un receptor de unde scurte.

Experienţa făcută, cu puţine cheltueli, reuşi chiar la primul voiaj. *Jacques-Cartier,* păstră contactul cu Franţa, Antilele şi Pacificul, astfel că observaţiile din toate aceste regiuni, erau transmise la Paris, iar Turnul Eiffel le transmitea institutelor meteorologice europene. In urma acestui succes, conferinţa internaţională meteorologică din Zürich, căreia i s'a expus rezultatele obţinute, numi o subcomisiune care să studieze organizaţia transmiterii radiogramelor meteorologice pe oceane şi-i dete preşidenţia d-lui *General Delcambre.* Această subcomisiune, adună pe reprezentanţii marilor state maritime, la Paris, în Măiu 1928, şi începu un plan mondial unificând orele de observaţii, împărţind vasele în categorii, fixând modul de transmitere al observaţiilor spre uscat, şi preparînd astfel înfiinţarea unei staţiuni de specializare, care cu asentimentul Portugaliei fu stabilită la Azore, după modelul lui *Jacques-Cartier.*

Pentru transmiterea observaţiunilor, s'a admis două metode: recepţia prin staţii T. F. F., pentru marile vase poştale, cari sânt în legătură continuă cu ambele ţărmuri ale Oceanului, şi recepţia prin staţiuni releuri, convenabilă numeroaselor vase de marfă a căror putere de emisiune este limitată. In prezent Oficiul Naţional Meteorologic, încearcă să rezolve un nou sistem de concentrare, care cred că este lesnicios pentru adunarea de observaţiuni suficiente. Cum până în prezent nu s'a făcut încă o organizaţie oficială internaţională, Generalul Delcambre, luptă pentru această realizare, care va aduce servicii reale navigaţiei marine şi aeriene.

C. M.

Cercetaşii şi marea

Am arătat în numerile trecute, o parte din activitatea cercetaşilor marinari din ţară. Am publicat şi faptele de bravură făcute de unii dintre ei, cari au salvat dela înnec mai mulţi inşi, aventuraţi, fără să ştie prea bine să înnoate, pe apele repezi ale Mureşului.

Am fi vroit să publicăm mai curând, portretele celor cari au făcut aceste salvări, însă până acum, comandamentul cohortei locale, nu ne-a trimes fotografiile cerute.

In acest timp, lucru foarte îmbucurător, echipagii de cercetaşi marinari sunt formate, sau pe cale să se formeze, în mai toate porturile noastre maritime şi fluviale.

Rezultatele acestor formaţiuni se vor vedea foarte curând. Pe deoparte tinerii cercetaşi ducând o viaţă sănătoasă, disciplinată, corespunzătoare avântului şi romantismului vârstei lor, vor putea întrebuinţa, în oraşele de apă, — după cum şi logic este, — tot timpul liber, care altfel se pierde prin cinematografe sau alte localuri publice, puţin recomandabile tineretului. Pe de altă parte, numai prin tineret, deci după cum s'a început prin cercetaşi, se va putea face mai repede şi cu deosebiţi sorţi de izbândă, propaganda sporturilor de apă.

Dacă ţinem seamă de rolul pe care cercetăşia l'a jucat în cunoaşterea mării, prin excursiile făcute de cercetaşi şi prin taberile instalate pe ţărmurile ei, ne putem da seama de ce se va putea face pentru sporturile de apă, prin cercetăşie.

In legătură cu marea şi cercetăşia trebuie să extragem câte-va pasagii dintr'un articol al d-lui A. Daia, publicat de curând în Universul: „Cercetăşia în 1931".

„Mişcarea turistică de astăzi din ţara noastră, care se înteţeşte în fiecare an, este o rezultantă a cercetăşiei care a reuşit în decurs de numai 15 ani, să schimbe mentalitatea tineretului. Majoritatea celor cari duminicile şi sărbătorile părăsesc oraşul pentru a petrece câteva ore în aerul pur al câmpului sau al pădurilor, sunt vechi cercetaşi. Majoritatea membrilor societăţilor de turism sunt foşti cercetaşi.

„Până la război, Constanţa era o staţiune care atrăgea vizitatorii, mai mult prin cazinoul ei şi jocurile de ruletă, decât prin frumuseţea mării şi a plajei sale dela Mamaia.

Dar după război, graţie taberilor cercetăşeşti aşezate pe ţărmurile mărei şi a propagandei făcută indirect prin plecarea anuală a cercetaşilor la mare, s'a desvoltat în public, gustul de mare, încât localităţile noastre maritime s'au înmulţit într'o măsură uimitoare şi se desvoltă cu rapiditate în fiecare an.

„Vizitatorii străini ai litoralului nostru, cehoslovaci şi polonezi, cari de peste 11 ani sunt nelipsiţi din staţunile noastre martime, au fost aduşi odată cu primele tabere cercetăşeşti organizate la Mamaia şi la Movila imediat după război".

A.

Din viaţa marinarilor

Noua reglementare asupra angajamentului şi debarcărilor marinarilor streini în Belgia.

Nici într'un port din Europa nu se strâng mai mulţi marinari vagabonzi ca în Anvers. Guvernul Belgian s'a hotărît să ia măsuri. Este bine s'o ştie asta şi marinarii noştri.

1. Marinarii angajaţi în ţări streine, pentru a forma sau complecta echipajul unui vas aflat într'un port din Belgia.

Pentru a nu li-se opri intrarea în Belgia, aceşti marinari, trebue să aibă cu dânşii, contractul de muncă, regulat, purtând viza oficială a Consului Belgian al localităţii, unde angajamentul a fost făcut. Cu toate acestea, reprezentantul guvernului belgian, în ţările streine nu va elibera viza până ce nu supune afacerea autorităţilor Belgiene cari se vor asigura că motivele prezentate de armatorii vaselor sau de căpitani, pentru angajamentul echipajului, în afară de teritoriul belgian sunt justificate.

2. Debarcarea în apele belgiene a membrilor echipagiului unui vas strein.

O mare libertate a fost, totdeauna, acordată căpitanilor de vase pentru a debarca sau îmbarca marinari în porturile belgiene, serviciile porturilor acceptând, totdeauna, listele echipajelor prezentate de agenţii avpoarelor, dând numele persoanelor dela bord la sosirea şi la plecarea vaselor.

Situaţia actuală impune, ca, să se ia măsuri speciale în scopul de a se evita ca indezirabilii să fie lăsaţi în Belgia, fără ca poliţia să poliţia să aibă cunoştinţă şi prin urmare a decis ca pe viitor, debarcarea marinarilor streine în apele belgiene, să fie supusă unei autorizaţiuni, obţinută mai întâi dela Water Bailli.

De aceea este foarte important ca listele echipajelor să fie prezentate imediat la sosirea vaselor şi ca ele să fie stabilite foarte exact. Pe viitor, listele echipajelor, trebue să indice : locul şi data naşterei, naţionalitatea şi oamenii pe cari, Căpitanul, voeşte să-i debarce în Belgia.

Căpitanul, deasemenea, trebue să menţioneze indivizii cari se găsesc în mod neregulat pe bord şi a căror debarcare trebue să fie special menţionată.

Serviciul Water Bailli, se va asigura 'nainte de a acorda autorizaţiunea, menţionată mai sus, că printre oamenii cari vor să se debarce nu este niciunul care să fie indezirabil ; în acest caz, autorizaţia de debarcare va fi refuzată, dacă Căpitanul nu va garanta repatrierea părţilor interesate.

Rolul original al echipajului poate să fie cerut în orice moment de autorităţi, în scop de verificare.

Modificările survenite în compunerea echipajului pe timpul staţionărei în apele belgiene trebue să fie notificat la Water Bailli înainte de plecarea vaselor şi listele întocmite în acest scop trebue, deasemenea, să indice locurile, datele de naştere şi naţionalitatea marinarilor angajaţi în Belgia.

Măsuri foarte severe vor fi luate, şi chiar poprirea vaselor, în contra Căpitanilor cari nu se vor conforma strict regulamentelor de mai sus.

3. Marinarii străini cari vin în Belgia spre a-şi găsi o întrebuinţare.

Admiterea acestor marinari în Belgia, chiar dacă ei au fost debarcaţi într'un port străin la finele unui voiaj, este supusă la aceleaşi regulamente ca pentru ceilalţi străini după cum s'a indicat mai sus.

Cu toate acestea, străinii cari erau în Belgia aşteptând un angajament înainte de intrarea în vigoare a noului regulament, pot obţine, excepţional, o viză valabilă pentru o şedere de 4 luni, în condiţiunile următoare :

a) Că ei posedă mijloace de existenţă, suficiente ;

b) Că ei poate proba că profesiunea reală este cea de marinar :

c) Că ei se bucură de o bună purtare.

Această viză va putea fi reînoită cu obligaţia ca, justificarea să fie prezentată autorităţilor că părţile interesate nu au găsit întrebuinţare în virtutea circumstanţelor particulare.

Aceşti marinari, trebue să se adreseze biuroului Water Bailli.

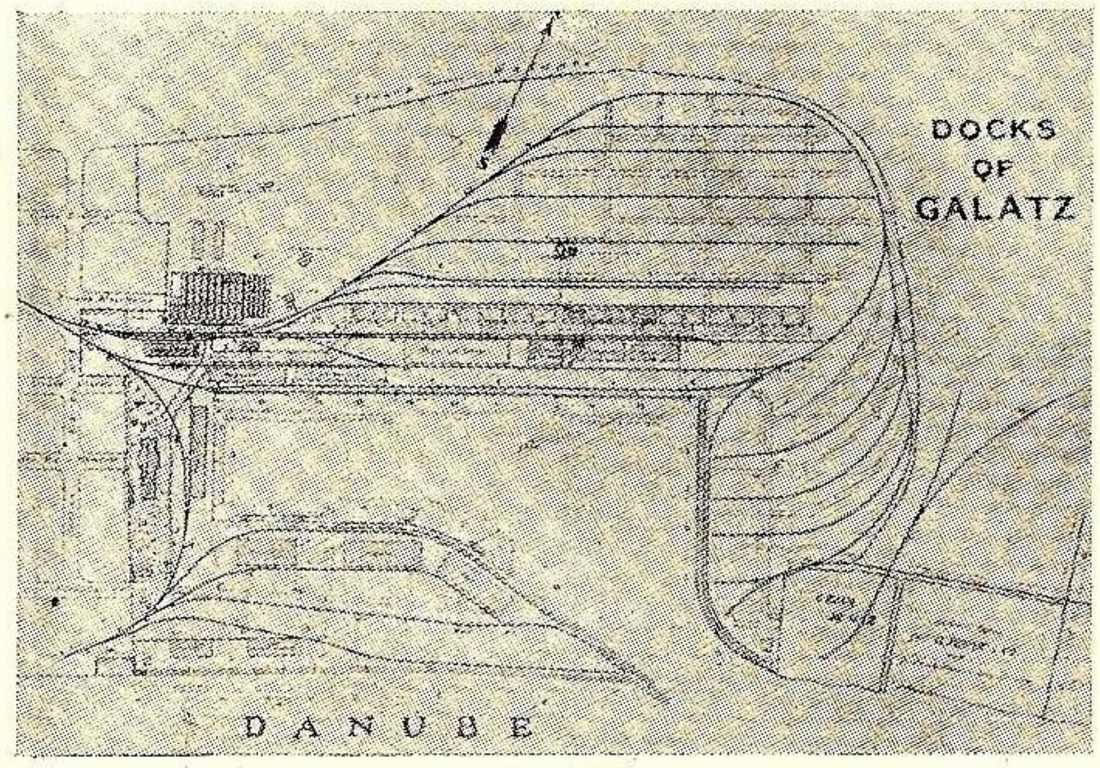
(Journal dela Marine Marchande)

Pe marginea cărţilor

ZONE LIBERE

Porturile noastre sunt în decădere.

Cauza se ştie. Reforma agrară a pricinuit scăderea producţiei agricole, care se exporta prin porturi. România este o ţară cu temelie rurală. Oraşul trăeşte din produsul satelor Dacă lumea satelor



Planul dokurilor Galaţi cu liniile ferate.

produce puţin, oraşul vegetează, moare. Viaţa porturilor noastre depinde încă numai de starea intermitentă a producţiei agricole.

Nu se întâmplă acelaş lucru cu porturile altor ţări, unde ocupaţia principală este schimbul de mărfuri şi industria transporturilor pe apă.

Până ce vom isbuti să mărim producţia solului nostru, suntem nevoiţi să căutăm prin toate mijloacele noui surse de activitate, înmulţind factorii de mişcare în porturi.

Condiţii geografice favorabile avem, dar nu ne-am folosit până acum de ele.

Marele drum de apă al Dunărei, care trece prin şapte ţări, nu l-am utilizat cu pricepere şi stăruinţă. Nu am dus cu persistenţă o anumită politică *de apă,* în vederea creierii acelui gen de comerţ de *transit* între Orient şi Europa centrală. Astăzi, când porturile noastre zac în agonie, ne sbatem să găsim leacuri de reîssufleţire. Ce-i de făcut pentru a da viaţă porturilor ?

Primul gând, după experienţa altor ţări, este dărâmarea zidurilor chinezeşti ridicate de tarifele şi formele vamale. *Zona liberă* este ideea salvatoare, formula magică de carea lumea porturilor îşi leagă toate speranţele de viitor.

Intru cât această nouă îndrumare către regimul libertăţei comerţului pe apă va anima viaţa porturilor noastre ?

La această întrebare ne răspunde cu pricepere, erudiţie şi documentare, d. *Alex. Marius Ghiorghiu,* unul din conducătorii societăţei de navigaţie *România,* prin noua sa carte : *Zone Libere.*

Autorul examinează cu de-amănuntul experienţele făcute în alte ţări şi desprinde din ele învăţăminte care, aplicate porturilor noastre, pot aduce roade folositoare.

De sigur, zonele libere creează posibilitatea desvoltării unui comerţ de tranzit comod şi cu puţine cheltueli. Marfa se depozitează pe termen nelimitat, fără a fi neliniştită de autoritatea vamală. Negustorul îşi poate alege în voe momentul de vânzare sau reexport. Dar trebue să ţinem seamă de un complex de condiţii care trebue să asigure bună funcţionare şi privilegiile de libertate a comerţului pe apă.

Experienţa a dovedit că zonele libere nu sunt un panaceu. Ele intensifică traficul porturilor numai acolo unde posibilităţile există, dar nu le poate nici odată creea.

Legea pentru zonele libere e numai cadrul în limitele căruia se va desvolta în viitor activitatea porturilor noastre. Aceasta va depinde de organizarea ce vom da zonelor, de uşurinţele de mişcare, şi utilajul modern. Comerţul maritim se îndreaptă către porturile cari oferă maximum de facilităţi, libertate şi avantaje.

Cu o administraţie greoae de stat, cu formele complicate de până acum, sunt puţine speranţe. După o lungă experienţă, marile porturi ca Hamburg, Brema, Copenhaga au ajuns la sistemul de exploatare printr'o colaborare a Statului cu un capital particular.

Trebue să facem mari înlesniri transitului. Să ajungem a depozita în porturile noastre bumbacul şi cafeaua destinate ţărilor centrale, precum şi produsele industriale ale Austriei şi Cehoslovaciei destinate Orientului, venind pe cale fluvială. Traficul polon trebue să se facă prin zona liberă a Galaţilor.

Politica tarifară a căilor ferate trebue îndreptată către o favorizare reală a porturilor.

Transporturile pe apă trebue considerate ca o industrie de mare importanţă. Fără a se vorbi de marile state maritime, e de ajuns să privim Grecia şi Norvegia, ţări mici cu mari mult mai mare decât trebuinţele proproii. Dar vasele lor fac transporturi în toată lumea şi beneficiile adunate copensează deficitul balanţei comerciale.

Zonele libere nu trebue judecate izolat, ci în ansamblu măsurilor unei stăruitoare politici de apă. Ele sunt legate de desvoltarea căilor de comunicaţii pe uscat şi pe apă. Folosul n'ar fi numai pentru economia locală a porturilor, ci pentru întreaga mişcare economică a ţării.

Situaţia geografică, la gurile Dunărei, este destul de bună, numai să ştim şi să putem să ne folosim de ea. Pe lângă capital ne mai trebue şi stăruinţă... mai multă stăruinţă. J. B.

ANALELE BRĂILEI

Cu ce greutate se poate încerca a porni în provincie o mişcare culturală.

Indiferenţa publică şi imitaţia capitalei împiedică la noi înfiriparea oricărui regionalism cultural. In ţările cu veche cultură, fiecare provincie, fiecare oraş, are tradiţia, atmosfera şi viaţa sa aparte. Cultura unui neam trebue să fie suma valorilor specifice ale centrelor locale, fiecare cu propria sa culoare.

Heildelbergul, München, Göttingen, au viaţa şi cultura proprie, ele nu au nevoe să împrumute calapodul Berlinului. Aceeaş situaţie au Lyonul, Marsilia faţă de Paris.

Este absurd a susţine că tonul vieţei îl dă capitala pentrucă între zidurile ei se strâng toate valorile.

Câte elemente, admirabil dotate, cari ar putea creea şi produce, nu vegetează în anosta plictiseală a mediului de provincie ?

Şi totuş, nu se poate nega că şi provincia consumă destulă hârtie tipărită.

Care municipiu, sau urbe, ce se respectă, nu are o presă locală ; gazeta prefectului sau a partidului de opoziţie cu zilnicele lor înjurături ; efemere foi de avant-gardă sau ariergardă literară ; anoste buletine şi publicaţii oficiale sau oficioase, cari toate colaborează la standardizarea orăşanului român — ţăranul încă nu simte nevoia nici de scris nici de citit.

Dacă în locul acestei bogate maculaturi tipărite, cu pretenţii de imitaţie a clişeelor bucureştene, s'ar strânge în chip metodic cercetările problemelor impuse de realitatea mediului local, s'ar închega cu încetul o activitate culturală, modestă la început dar menită să ajungă, cu vremea, o adevărată operă documentară de un real folos şi de o mare valoare naţională.

Sunt de admirat, şi de invidiat, provinciile ce au dat din rândurile lor, oameni rari, animatori cari au reuşit, ridicându-se deasupra politicei locale, să înjghebeze şi să îndrumeze sănătoase începuturi de mişcări culturale regionale.

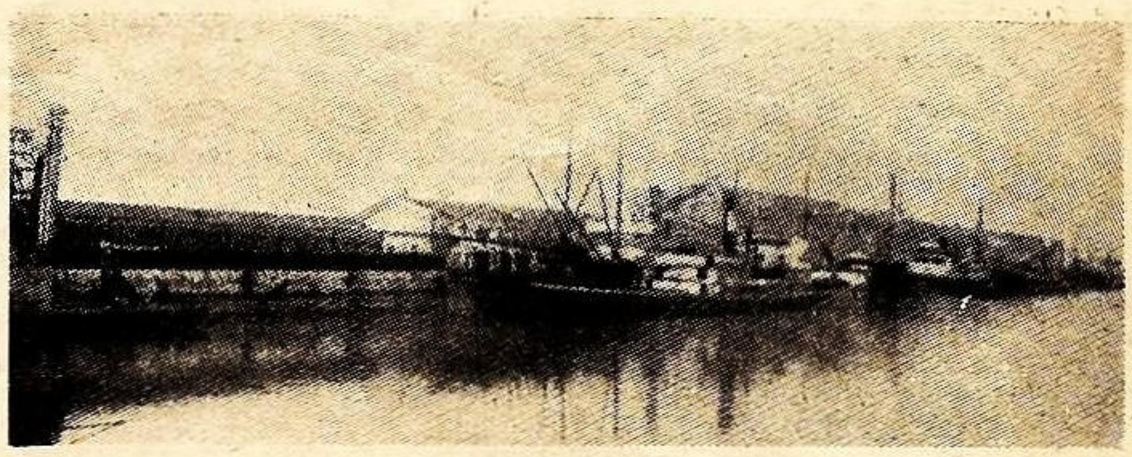
Analele Dobrogei, Analele Olteniei, Analele Brăilei. Ocupându-ne de cele ce ne interesează să ne oprim puţin asupra celor din urmă Anale.

Brăila a avut norocul să poată grupa câţiva oameni de iniţiativă, cari să lucreze cu tragere de inimă pentru cercetarea şi cunoaşterea locului lor natal .

Animatorul, inginerul Gh. Marinescu, unul dintre cei mai tineri fii ai Brăilei, a început acum câţiva ani, cu entuziasm şi pricepere, să întocmească *Analele Brăilei*, cari au pe copertă un modest subtitlu : *Revistă de cultură regională*.

Programul de activitate se desfăşoară într'un câmp de o rară bogăţie, având ca obiect de studii acest original şi cosmopolit port al Brăilei, cu faima-i de *metropolă* a *Dunărei de jos*..

S'a început a se cerceta cu metodă, sub diferite aspecte, toate laturile vieţei unui oraş şi a unui ţinut, atât sub unghiul istoric, cât şi sub cel de actualitate.



Bazinul docurilor Brăila.

In timp ce se desgroapă tezaurul trecutului istoric, se cercetează şi probleme de cea mai nouă actualitate, în legătură cu interesele şi realităţile vieţei locale.

In numerele apărute din Analele Brăilei, pe lângă datele istorice, în care d. Iorga găseşte *puncte de vedere noi şi foarte interesante consideraţii geografice*, întâlnim chestiuni care agită azi opinia publică, privind comerţul pe apă, zonele libere şi munca în porturile noastre, standardizarea cerealelor, regimul navigaţiei dunărene...

„Din ce în ce apare sub o lumină nouă rolul cardinal ce l-a avut şi îl are, în viaţa poporului nostru, Dunărea — acest fluviu părinte al naţiei noastre".

In fiecare an Analele Brăilei organizează interesante cicluri de conferinţe şi adună material pentru un muzeu local şi o bibliotecă specială ce trebue să strângă tot ce s'a scris despre Dunăre.

Brăila se poate mândri cu opera începută. Această mişcare culturală merită să slujească de exemplu.

Toţi cetăţenii, de felurite neamuri, cari se hrănesc din viaţa acestui port, trebue să adereze şi să dea obolul pentru această mişcare culturală de interes comun.

Şi mai cu seamă oficialitatea, care trebue să reprezinte interesele colectivităţei, este datoare să sprijine această rodnică activitate, ce singură poate să ajungă la o concepţie ştiinţifică asupra nevoilor locale şi să îndrumeze spre *mai bine* viitorul unui oraş şi a unui ţinut.

Noi, cei din jurul Ligei Navale, cari urmărim cu interes şi emoţie tot ce se lucrează pentru Dunăre, salutăm cu bucurie şi admiraţie activitatea începută la Brăila. J. B.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

Liga Navală Americană. — Câteva date asupra chipului în care s'a serbat „ziua Marinei" în cuprinsul Statelor-Unite, ne poate da o idee asupra proporţiilor în care activează Liga Navală Americană conştientă de misiunea ei.

Presa, radio, cinema, au dat cel mai larg concurs Ligei Navale.

300 de gazete au publicat articole de fond susţinând interesele Marinei americane.

163 de staţiuni de emisiune au avut programe speciale de marină, ascultate de câteva milicane de cetăţeni.

Ziarele cinematografice au făcut reportaje filmate cu subiecte navale.

Două sute de primari şi trei zeci de guvernatori, au publicat proclamaţii atrăgând amin'e poporului de însemnătatea zilei şi nevoia desvoltărei marinei naţionale. Pavilionul instelat al Americei a fost înălţat pe toate edificiile publice.

Marina militară a dat tot concursul ei Ligei Navale. Bastimentele şi ins ituţiile navale au fost deschise publicului ca să le viziteze şi să se instruiască.

500.000 de vizitatori s'au perindat pe vasele militare şi 100.000 au trecut prin fabrica de tunuri marine dela Washington.

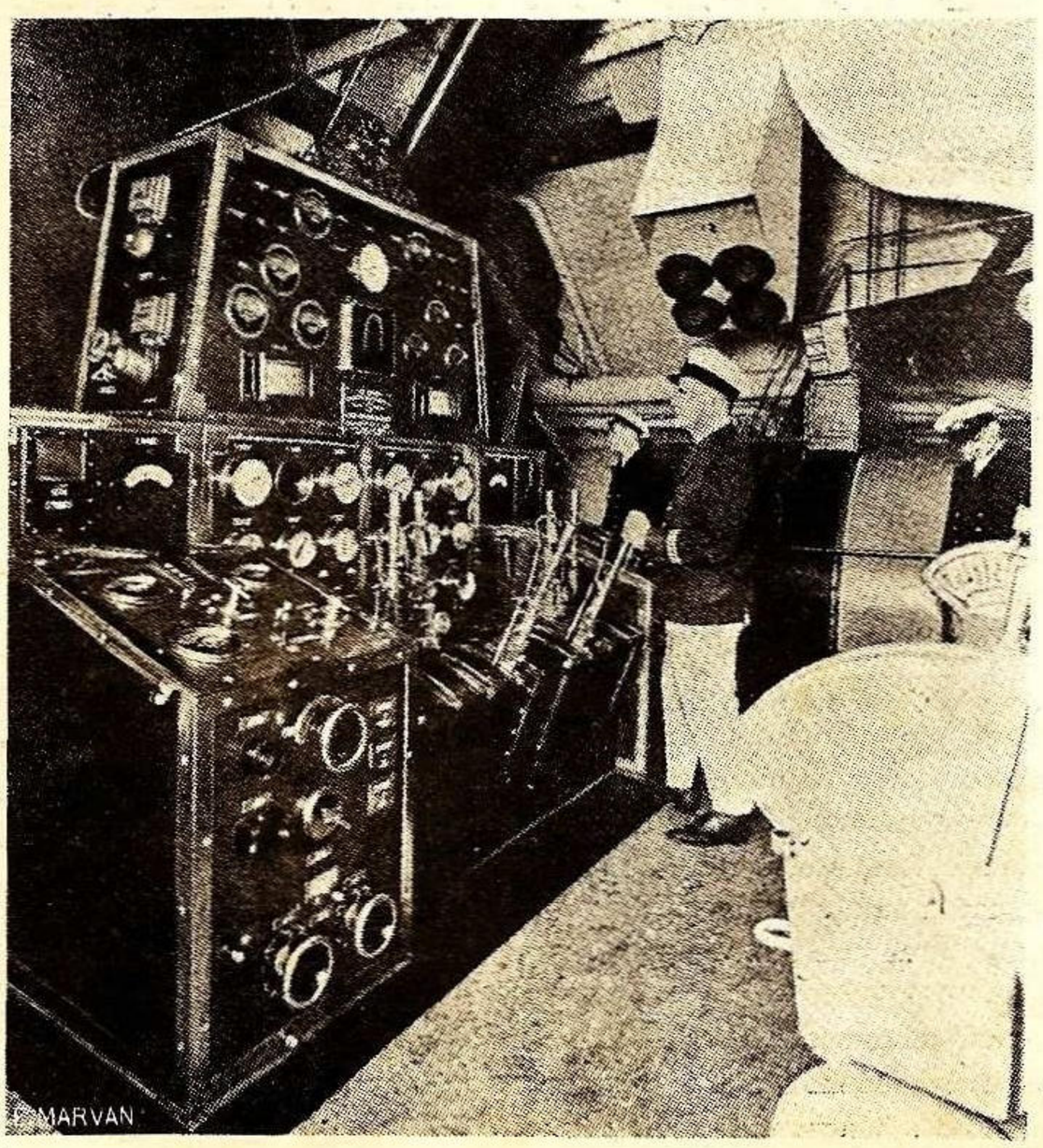
16 oraşe din interior au cerut să le vie ofiţeri de marină cari să ţină conferinţe publice asupra chestiunilor de marină. Mesajul din partea Ministrului Marinei a fost transmis prin radio tuturor vaselor cu pavilion american, ce se găseau în navigaţie pe toate mările globului. S'au primit răspunsuri pe calea aerului din partea multor căpitani de vase comerciale.

245 cluburi, 525 şcoli publice, 4 universităţi au luat parte la serbarea zilei Marinei. In afară de ofiţerii cari au ţinut conferinţe, 169 de persoane civile au vorbit în public despre importanţa marinei.

118 biserici au ţinut servicii religioase pentru marinari.

191 cinematografe au rulat filme marine.

Liga Navală Americană s'a bucurat de cooperarea a 24 hoteluri. 10 societăţi de cale ferată şi 165 prăvălii.



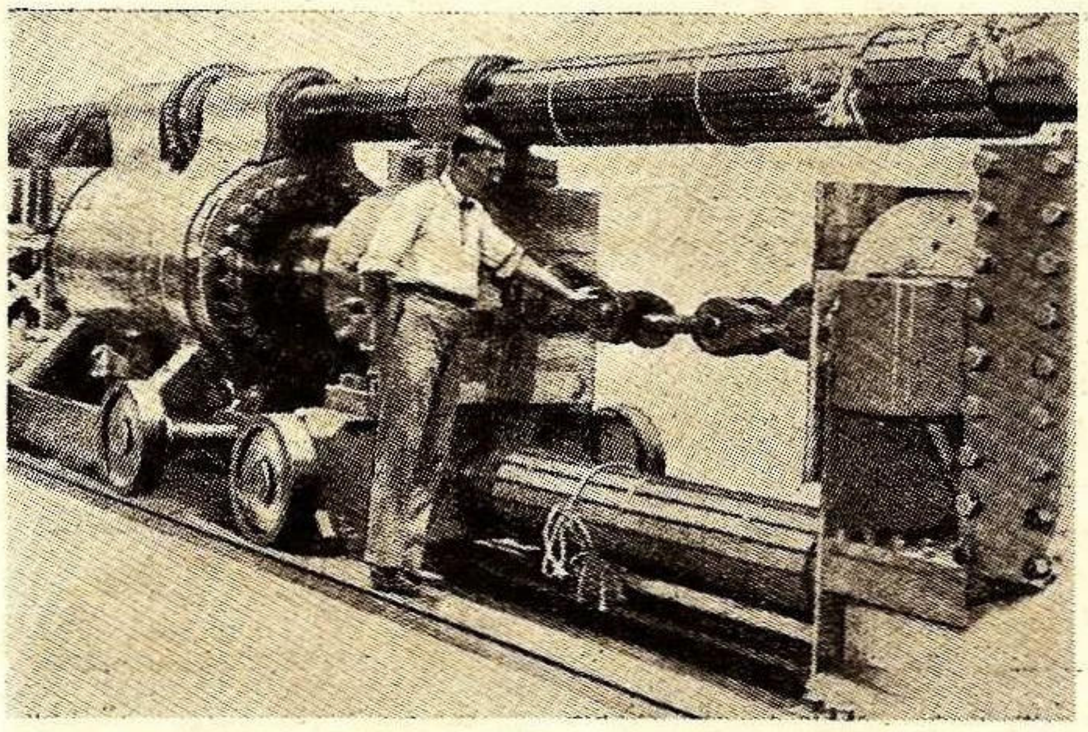
In fundul vasului cu motoare electrice

Vase cu propulsiune electrică.— După cum *pânzele,* înhămând vântul, au înlocuit lopeţile *(ramele)* ca mijloc de mişcare (propulsiune) a vaselor. Tot astfel *aburii* au detronat mai târziu pânzele, spre a fi şi ei înlocuiţi de *motoare* cu explozie.

Acum în urmă zâna *electricitatea* pare a desmoşteni toate mijloacele mai sus pomenite. Noul transatlantic francez *Super-Ile-de-France,* în construcţie la Saint-Nazaire, va avea elicele învârtite de motoare electrice, a căror energie va fi dată de dinamuri electrice puşi în mişcare la rândul lor de... aburi.

Dar nu numai în Franţa ci şi în Anglia vasul *Monarch of Bermuda* lansat de curând, cu un deplasament de 20.000 tone, dă o viteză de 20 noduri, graţie a doi turbo-alternatori de 7500 kw. fiecare fac 3000 de învârtituri pe minut: Patru motoare, câte unul de fiecare arbore, pun în mişcare elicele.

Spaţiul câştigat prin introducerea electricităţii a dat putinţa unei amenajări luxoase celor 800 de pasageri de clasa I-a care pot naviga în cele mai plăcute condiţiuni.



Cum se încearcă lanţurile ancorelor.

Orice marinar ştie că fiecare *cheie de lanţ* de ancoră (un lanţ lung de 30 m.) poartă stampila unui birou de verificare, — Lloyd ori Veritas, — care serveşte ca certificat. Puţini însă cunosc maşina cu ajutorul căreia se face verificarea.

Cu toate zalele lanţului sunt făcute din acelaşi material, se scoate la întâmplare una şi se pune între cele două capete ale întinzătorului. Aparatul e pus în mişcare, capetele întinzã orului se depărtează uşor şi constant, zeaua se tot întinde până ce se rupe. La un contor micrometric se citeşte la ce greutate a avut loc ruperea.

Aparatul poate măsura până la 1.150.000 kgr., — rezistenţă la rupere la care nu poate ajunge nici o zea, şi nici nu este necesară.

Moşul

Doctor... în elici.

Intr'o vreme, la noi, când ziceai „doctor" înţelegeai „medic", fiindcă numai acestora li se cerea doctoratul. Acum avem doctori în drept, în farmacie, în litere, în fizico-chimice, etc. Aiurea însă titlul de doctor, — cu studiile necesare, — se acordă şi altor specialităţi. In Canada de pildă, fiece ţăran agricultor, fermier este, sau doctor sau cel puţin licenţiat în studii agronomice. Aşa şi se explică faptul că produsele agricole de aiurea bat pe ale noastre pe pieţele de export.

Acum a răsărit o nouă specialitate care ne interesează pe noi marinarii : *doctor în elici.* Titlul îl deţine deocamdată d. *B. O. Godfrey* din Broklyn (U. S. A.), care cu un aparat inventat de el *„pa-*

sometrul" a vindecat în opt ani peste 20.000 de vapoare, cercetând şi tratând elicele lor.

Deşi cu toţi ştim că vapoarele sunt mişcate prin învârtirea elicelor, puţini ştiu însă, privind cele trei sau patru aripi de elice, prinse de fus (ax) ca petalele unei flori, că *elicea e un şurup* care se înfige şi înaintează în apă, întocmai cum se înfige şi înaintează un şurup în lemn. Aşa chiar au fost construite plimele elici, aşa erau şi în planurile lui Arhimede.

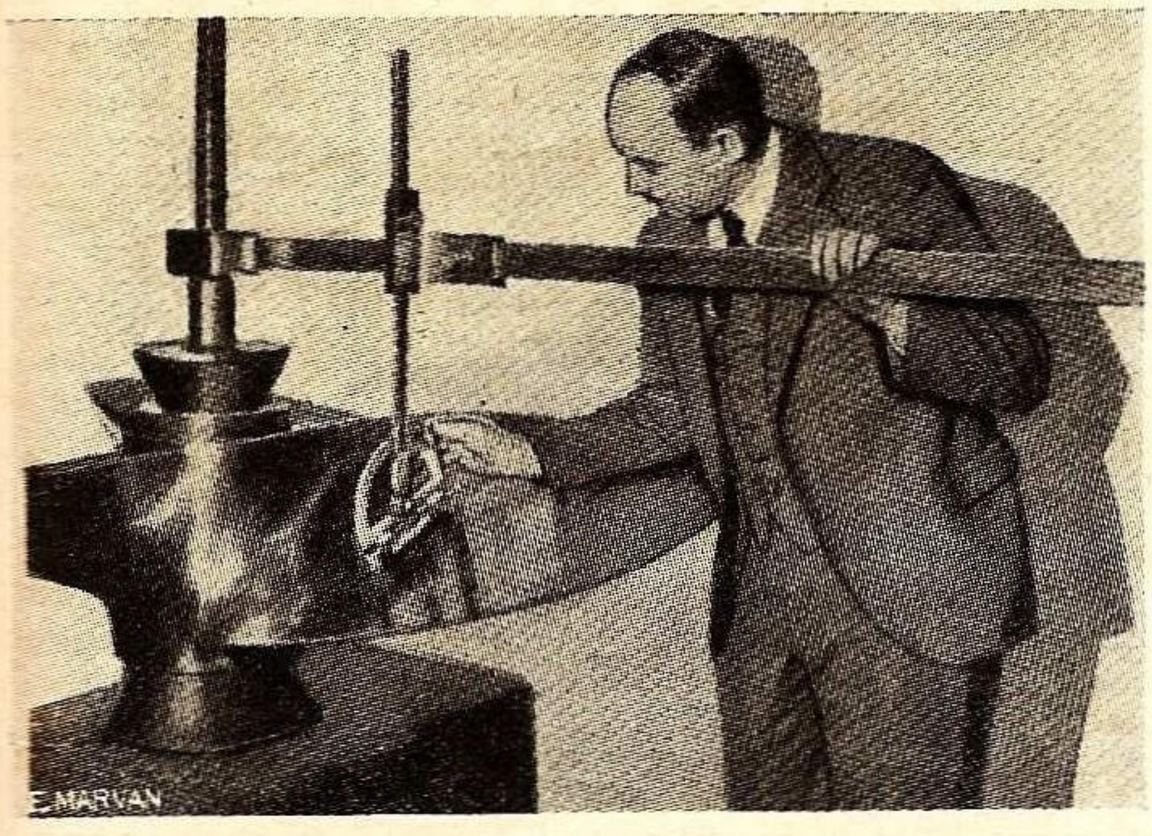
Pentrucă elicia era prea lungă, acum o sută de ani *Sauvage* a avut idea a tăia şurupul şi a pune într'un singur loc în jurul axului bucăţile, — *aripile,* — cu acelaşi efect ca şi cum ar fi întreg.

Bineînţeles că atunci când se torn elicile de fontă sau de bronz, nu se face şurupul întreg, spre a fi tăiat, ci se toarnă fiecare aripă în parte. Ori cât de mare atenţiune s'ar da acestei operaţii, totuşi se poate întâmpla ca nu toate aripile să aibă acelaşi *pas.*

Ce se înţelege prin pasul unei elici ? Distanţa liniară pe care o străbate un vârf al aripei sau un punct al şurupului ca să descrie un cerc complet. Pe şurup pasul se măsoară cu o linie şi ar fi distanţa dintre două zimţuri (ghiventuri). La elice pasul se calculează înainte de turnare şi se măsoară odată în chip rudimentar. Cu ajutorul pasometrului lui Godfrey, azi se măsoară cu toată preciziunea.

Pasul depinde de înclinarea aripei şi curbura ei faţă de ax. O diferenţă de o zecime de milimetru chiar dela aripă la aripă ar fi tot una cu un şurup în care un ghivent ar fi mai aplecat, altul mai puţin şi deci funcţionarea ar lăsa de dorit.

De aci rezultă că vasul a cărei elice nu a fost bine construită, cu toate aparenţele, va avea trepidaţii care-l va obosi, maşina va funcţiona prost şi se va uza prea repede, viteza nu va fi cea dorită, consumaţia se va mări, pe coşuri va eşi fum, deci combustibil nears complet, etc.



Godfrey, doctorul în elici nu numai că constată cu pasometrul defectele, dar cu aparate speciale care pot da presiuni până la 500.000 kgr. îndreptează elicele defecte, făcând să dispară toate neajunsurile arătate.

Contra fumului supărător.

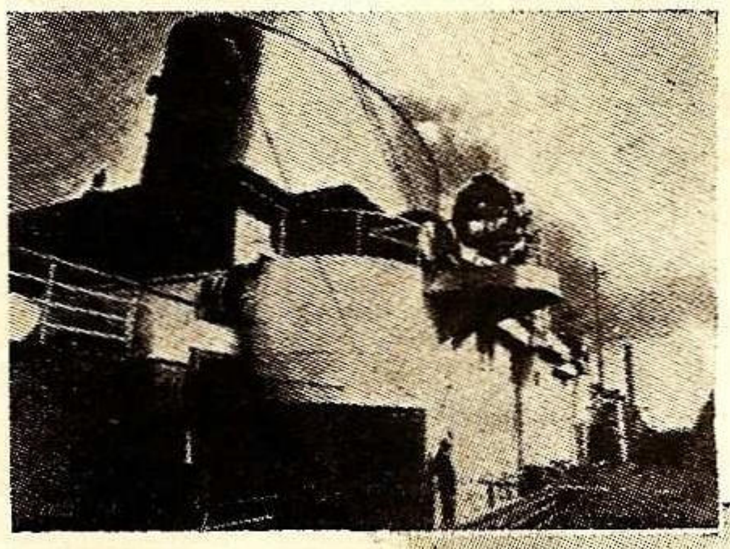
Pasagerii vaselor transatlantice sau a celor a căror călătorie durează mai multe zile, se plâng de rău de mare când vremea e urâtă şi de fumul care cade pe punte când vremea e bună şi îmbie la promenadă sau jocuri.

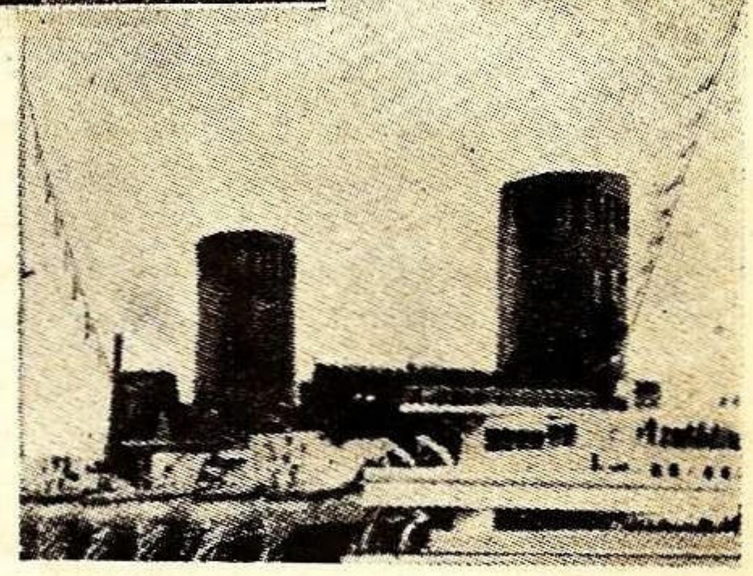
Numărul reclamaţiilor înmulţindu-se prea mult pe transatlanticul german *„Bremen"*, care avea coşurile foarte joase, constructorii au cercetat problema şi au găsit soluţia.

Coşurile de pe „Bremen" au fost înăltate şi în acelaşi timp li s'au făcut în partea de sus câteva ferestre. Aerul intrând prin ele cu viteză mare, din cauza iuţelii vasului, fumul e asvârlit în sus, astfel că până ce să cadă jos, vasul a şi străbătut o bună bucată de drum.

Sistemul a început să se generalizeze la toate vasele.

Moş Delamare





BULGARIA

In afară de câteva corăbii, Bulgaria nu are decât vreo 9000 tone sub pavilionul ei naţional, şi nici pe Dunăre navigaţia ei nu are vreo importanţă. Astfel se face că în anul 1928 totalul mărfurilor importate prin porturile Burgas şi Varna se cifrează la peste 120.000.000 tone cu vase sub pavilion străin şi numai 5 800.000 tone sub pavilion naţional. Pentru export cifrele respective sunt 139.000.000 tone şi 36.000.000 tone, adică ceva mai favorabile. Din totalul navlurilor plătite de Bulgaria nu mai puţin de 85% sunt plătite pavilioanelor străine.

Opinia publică bulgară recunoaşte din ce în ce mai mult necesitatea unei flote comerciale naţionale şi în această privinţă Liga Navală Bulgară (Naroden Morski Zgovor) are mari merite. Ea editează o bibliotecă maritima (Morski biblioteca) cu scrieri de propaganda şi o revistă. In unul dintre ultimele numere ale acesteia„ bun cunoscător comentează legea bulgară pentru navigaţia comercială. Aceasta cuprinde 270 articole şi se bazează pe legea italiană respectivă. Cu toate acestea conţine şi diferite sti pulaţiuni cari sunt în detrimentul navigaţiei bulgare.

Astfel de pildă se statuează că un vas poate naviga sub pavilion bulgar dacă numai 51% ale proprietăţei lui sunt în mâinile bulgarilor. Rostul acestei stipulaţiuni este de a atrage capitalul străin, însă acesta este în detrimentul navigaţiei bulgare.

Mai departe se îngăduie că a patra parte a echipajului vaselor de sub pavilion bulgar să fie compusă din supuşi străini.

In fine statul bulgar plăteşte fiecărui vas, care se îndeletniceşte cu navigaţia costieră, o subvenţie anuală de 1.000.000 Leva. Pe de altă parte acelaş vas plăteşte anual impozite în folosul porturilor în suma de 1.200.000 Leva. Rezultatul acestei subvenţii iluzorii este că transportul cu care cu boi pe un drum mult mai lung este mai eftin ca acela cu vaporul costier pe un drum mai scurt.

Vase noui bulgăreşti. — In legătură cu cele expuse altă dată despre situaţia navigaţie bulgare este interesant de relevat, că *societatea anonimă bulgară de navigaţie* din Varna a publicat intenţia ei de a achiziţiona trei vapoare de marfă Condiţiunile de îndeplinit de către acestea sunt următoarele : Să nu fie construite înainte de

1922, să aibe o viteză de 10 noduri, să aibe două punţi, să fie prevăzute cu despărţituri etanşe, să poseadă cabine pentru un număr restrâns de pasageri şi să poseadă dispozitive pentru descărcarea şi încărcarea grabnică. Unul dintre aceste vapoare se cere cu trei hambare şi cu o capacitate de 3.500—4.000 tone, inclusiv buncherile, iar celelalte două cu patru hambare şi o capacitate de vre-o 6.50 tone, inclusiv buncherile. Se cer oferte şi anume pentru eventualitatea unei plăţi integrale şi altei cu plata în trei până la cinci rate.

Fondarea unei flote dunărene bulgăreşti. — In urma referatului ministrului de comerţ, guvernul bulgar a decis în principiu fondarea unei societăţi de navigaţie pe Dunăre cu participarea statului. In primul rând se prevede achiziţionarea a trei şlepuri cu motor de 300 tone fiecare. Mai târziu se vor procura alte vase pe calea licitaţiei.

JUGOSLAVIA

Din iniţiativă franceză, s'a format la Spalato un şantier naval de construcţie, amenajat în special cu cele mai moderne mijloace, pentru ca vasele de cabotaj Jugoslave, să poată fi reparate în acea localitate. Această iniţiativă franceză a fost precedată de una engleză făcută de şantierele Yarow, din Glascov.

Distrugător Jugoslav — In ziua de 12 Octombrie a. c. A. S. R. Principesa Olga a Jugoslaviei a botezat distrugătorul jugoslav „Dubrovnic" care a fost lansat după aceea de şantierele Yarrow & Co. din Scotstown de lângă Glasgow. Acest vas, cu o lungime peste tot de 113 m., o lărgime de 10.7 m. şi un deplasament ma în Marea Britanie, dar fiindcă distrugătoarele flotei britanice sunt fără excepţie mai mici. Forţa celor două turbine principale va fi de 42.000 c. p. şi graţie lor vasul va avea o viteză de 37 noduri. Armamentul cuprinde 4 tunuri de 140 mm., tunuri antiaeriene şi două grupuri triple de tuburi lans torpile de 533 mm.

Legătura navigabilă cu Salonic: După cât transpiră guvernul jugoslav intenţionează printre alte îmbunătăţiri în domeniul transporturilor o canalizare a fluviilor Morava şi Vardar în vederea creării unei legături navigabile cu Salonic. Lungimei acestei căi noi ar fi de 610 km. şi executarea ei ar costa 312 milioane franci aur. După realizarea proectului s'ar putea transporta mărfurile pe apă de la gurile Rhinului până la Salonic şi drumul între Marea Nordului şi Egipt ar fi scurtat cu mai puţin ca 3000 km.

Pod nou peste Dunăre: Până în prezent se afla în faţa Belgradului un pod peste fluviul Sava, însă nu peste Dunăre. Acest neajuns a fost remediat graţie terminării podului nou între Belgrad şi Panciova, construcţia căruia a durat 4 ani şi a costat vreo 80 milioane lei. De remarcat este că podul nou, unul dintre cele mai mari în toată Europa, se află la vale de Novisad, podul căruia era până în prezent primul mai sus de podul dela Cernavodă.

Scăderea navigaţiei ugoslave: In urma crizei economice generale şi navigaţia jugoslavă a avut de înregistrat în anul 1931 o sensibilă scădere. După statistica oficială pentru primele trei trimestre ale anului nu au fost încărcate sau descărcate în porturile jugoslave decât un număr de 1613 vase faţă de 1823 vase în perioada corespunzătoare a anului precedent. Aceasta înseamnă o micşorare cu peste 11%. Scăderea este şi mai sensibilă dacă se compară cifra tonelor-kilometri efectaute, cari n'au insumat decât 324.629 contra 412.359 în 1930, adică o reducere de peste 21%.

Schimbarea Pavilionului. — In ultimul timp s'a putut observa o tendinţă crescândă de a înregistra vase în porturile jugoslave. Intr'adevăr legea jugoslavă din 31 Mai în 1929 scuteşte de impozite pe toate întreprinderile naţionale de navigaţie fluvială sau maritimă şi pe toate şantierele de construcţie pe timp de 12 ani. Urmarea este că armatorii străini se folosesc de această lege — foarte importantă din punctul de vedere al desvoltării navigaţiei jugoslave — fondând societăţi de navigaţiune jugoslave cu ajutorul supuşilor jugoslavi şi transferă acestora vasele lor, cari au navigat până în prezent sub alt pavilion. Avantajele fireşti pentru Jugoslavia, decurgând dintr'un asemenea procedeu, sunt posturile, cari se creează astfel pentru personalul marinăresc jugoslav ,i şi posibilitatea deschisă guvernului jugoslav de a rechiziţiona vasele în caz de nevoie.

CEHOSLOVACIA

Motorizarea navigaţiunei : Ministerul Muncii din Cehoslovacia a făcut socoteala că propulzarea unui vas cu motoarea Diesel economiseşte anual faţă de un vas încălzit cu cărbuni nu mai puţin de a cincea parte a preţului unui vas modern nou. De aceea, limitele posibilităţilor financiare, se efectuează motorizarea navigaţiei. Până în prezent au fost construit cu motor 6 vase de marfă de 500 tone pentru Dunăre, 4 vase de marfă cu aceeaş mărime pentru Elba, 1 remorcher de 350 c. p., 2 remorchere de 50 0c. p. fiecare şi un spărgător de ghiaţă pentru portul Bratislava. Se mai află în construcţie 3 vase de marfă de 1000 c. p. fiecare şi 2 remorchere de 350 c. p. fiecare.

GRECIA

In ziua de 11 Octombrie a. c. în şantierele dela Sestri Ponente, s'a lansat distrugătorul *Ydra* pentru guvernul grec. Acest vas are 1450 tone capacitate, viteză proectată de 40 mile pe oră, iar ca armament 4 tunuri de 120 mm. şi 2 aparate de lansat torpile, de 530 cm. In curând se aşteaptă decretul guvernului pentru a se construi încă alte două distrugătoare.

Cumpărări de vase ale armatorilor greci: Devalorizarea lirei sterline a avut între altele urmarea neaşteptată de a face pe armatorii greci foarte întreprinzători. Anume, cu toate că foarte multe vase greceşti sunt legate la mal, armatorii, stăpâniţi de un optimism uimitor, au efectuat mari cumpărări de vase în Anglia. Graţie acestora flota comercială sub pavilion grec a fost înzestrată cu un număr de unităţi mari şi moderne.

Flota Grecească : Flota comercială grecească cuprinde pentru moment 560 vapoare şi 700 corăbii cu un total de 1.500.000 tone dintre cari numai 55.000 tone în corăbii. Partea cea mai importantă o formează cele 430 vapoare de marfă cu un tonaj de 1.300.000 tone. Aproape a patra parte din tonajul grecesc este în inactivitate. Numai la Pireu se află legate la ma 1100 vapoare cu 200.000 tone.

*

Portul Pireu : Administraţia portului Pireu a obţinut din partea unei bănci din Londra acontul de 500.000 lire sterline asupra unui împrumut de 1.000.000 lire sterline. Dat fiind împrejurările cunoscute acest împrumut nu se mai realizează, iar administraţia portului se află în faţa obligaţiei de a înapoia acontul primit. Insă dificultăţile financiare sunt extraordinar de mari. Inapoierea acontutului trebuie să aibe loc în primele 4 luni ale anului 1932. Pe de altă parte cum lucrările sunt începute şi lipsesc mijloacele pentru o continuare a lucrărilor de lărgirea portului, s'a cerut în anul budgetar 1931—32 alte 130.000.000 drahme, fără de cari lucrările sunt ameninţate de o întrerupere. Până la soluţionare administraţia portului s'a adresat Băncii Naţionale a Greciei cu speranţa de a găsi în aceasta un ajutor. (Die Freie Donau).

ITALIA

Marina italiană care până înainte de război nu dispunea de vase cu un tonaj mai mare de 10.000 t. acum face eforturi pentru a-şi mări supremaţia maritimă dând un avânt remarcabil construcţiilor

sale navale. Astfel dela vase de 14.000 t. în anul 1920, a trecut la 22.000 în 1925 şi a ajuns la 50.000 tx. în 1928.

Cel mai recent vas, *Conte di Savoia,* a fost lansat în 28 Octombrie la şantierul „San Marco al societăţii Cantieri Riuniti dell Adriatico" din Triest. Acest vas are caracteristic cele următoare: lungime 247,4 ; lărgime 29,2 ; tonaj, 46,000 t. şi cu o viteză de 27 mile. Vasul poate lua la bord 2300 persoane în afară de 700 echipajul şi un parc de 30 automobile.

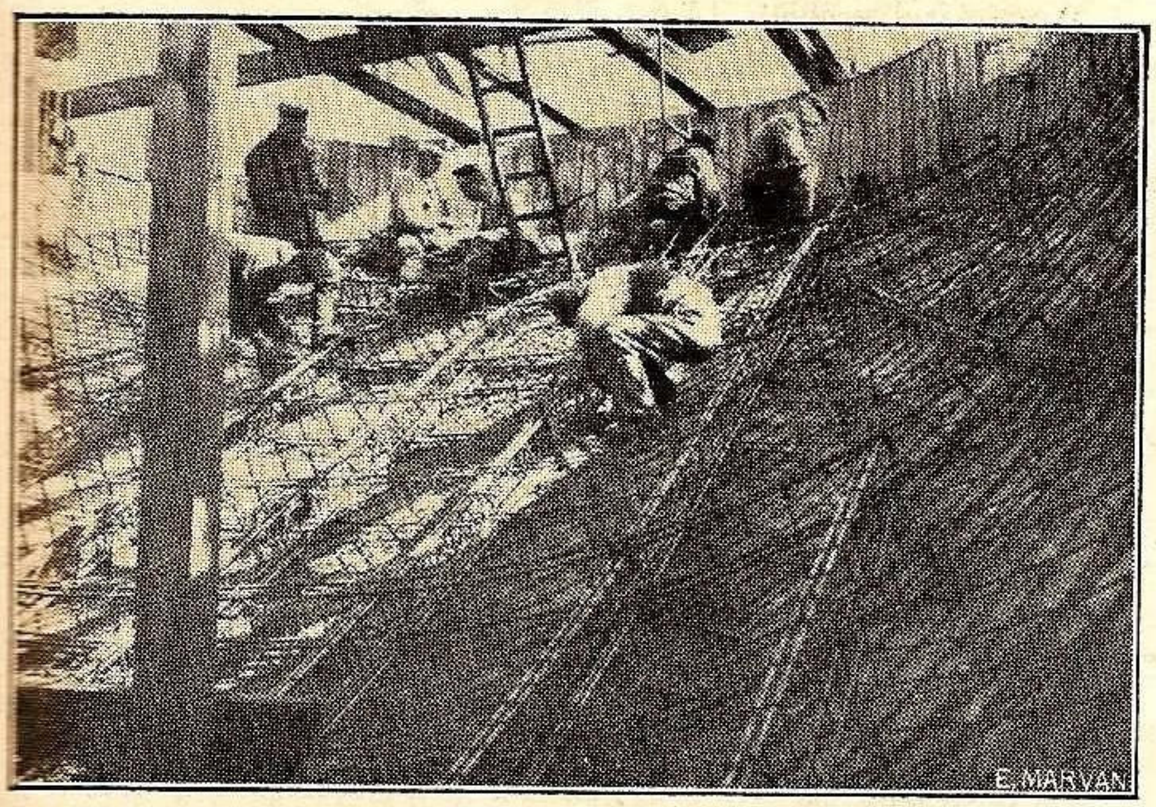
Vasul e construit spre a contribui cu *Rex* la linia Atlanticului.

O deosebită importanţă se dă liniei Triest-Brindizi-Alexandria, unde Italia ţine a câştiga întâetatea deservind cu vase repezi şi confortabile.

Astfel ei au pus pe această linie vasul motor *Victoria* de o lungime de 162 metri ; lăţime 20 metri, tonaj de 13,400 şi o viteză de 23,5 mile. Acest vas este foarte luxos, iar pentru turişti s'a prevăzut un garaj de automobile.

Nave în beton armat.

Construcţiunile de vase în beton armat, au fost încercate şi de noi în şantierele dela Severin. Părea câtva timp părăsit acest tip, acum a început să preocupe unele şantiere de construcţie. Astfel în Italia, după probele, destul de reuşite ale vasului *Nuraghe,* s'a mai construit pentru Societatea Italo-Română, Remorcherul Ernesto G., ale cărui probe sunt foarte satisfăcătoare.



Construcţia unei nave în beton armat.

Roma va avea un port la mare. — Din iniţiativa lui Mussolini se va construi la Fiumicino un port maritim, care va fi ca port de mare al Românei. In acest loc, sub împăratul Traian, exista un port, situat lângă eşirile Tibrului şi nu departe de Roma.

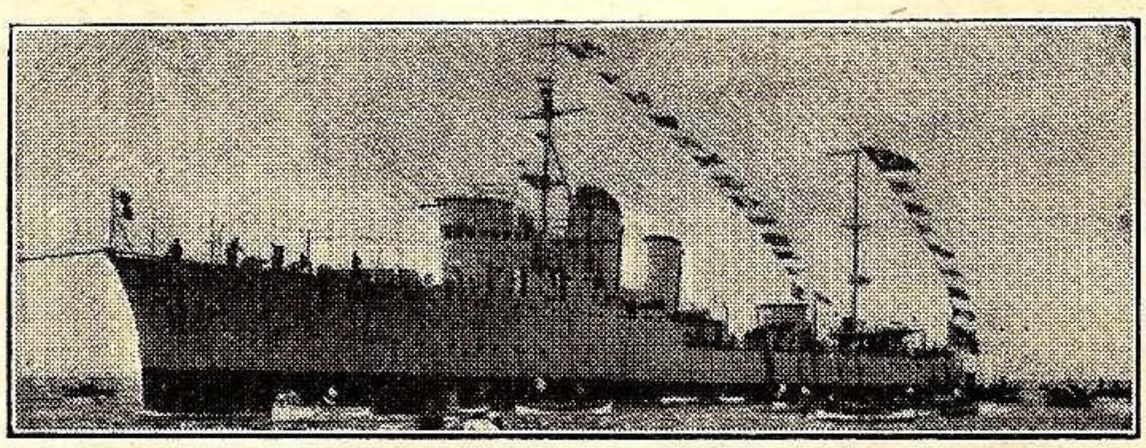
Pavilionul Italian primul la Istambul. — Se cunosc îndeajuns sforţările pavilionului Italian de a fi primul în traficul celor mai mari porturi din Mediterana şi Marea Neagră. După statistica vapoarelor care au fost Istambul în timpul anului, din 641 de vapoare cu o capacitate de 1.257.000 tone, 115 vapoare cu un tonaj de 290.000 tone au fost italiene, 87 vapoare de 195.000 tone erau engleze, 98 vapoare de 138.000 tone greceşti, 119 vapoare cu 126.000 tone erau turceşti, iar restul prin alte pavilioane.

RUSIA

Sovietele cumpără vase pe credit. — Se cunosc de mult stăruinţele Sovietelor de a cumpăra vapoare pe credit, cu un aconto de 10—15% la primirea vapoarelor, iar restul, plătibil în 8 rate, de 6 luni fiecare rată, adică în 4 ani, şi cu o dobândă de 5%. In aceste condiţiuni au putut obţine 23 vapoare americane al căror cost era de Lire sterline 254.000, 8 vapoare noi japoneze, cari au costat circa 3.000.000 yen, 3 vapoare engleze şi 2 vapoare italiene. Pentru restul preţului cumpărărei acestor vapoare, Sovietele se obligă să dea poliţe reprezentantului lor din Londra ; dar fiindcă aceste poliţe cu greu au putut fi plasate, în prezent cumpărarea de vapoare în condiţiunile arătate s'a oprit.

TURCIA

In şantierele maritime *Riva Trigoso,* s'a construit şi lansat, pentru guvernul turc, distrugătoarele „TINAZ'TEPE" şi „ZAFER"; primul are 1500 tone capacitate, 94 m. lungime, viteză 38 de mile, iar ca armament : 3 tunuri de 105 mm., 3 mitraliere antiaeriene şi două aparate de lansat torpile, de 530 cm. ; al 2-lea are 94 m. lungime, 1520 tone capacitate, 38 mile viteză, iar ca armament : 4 tunuri de 120 mm. şi două aparate de lansat torpile, de 530 cm.



UNGARIA

Canalul Dunăre - Tisa : Un grup de financiari francezi a făcut preşedintelui consiliului de miniştri al Ungariei, Contele *Gyula Karoly,* o propunere pentru construirea şi finanţarea unui canal între Dunăre şi Tisa, adică între Budapesta şi Szolnok.

Această lucrare prezintă o deosebită importanţă din punct de vedere economic.

Navigaţia pe Dunăre în Ungaria,—Un exemplu demn de reţinut este traficul de mărfuri al Ungariei, care în mod cantitativ şi procentual arată următoarele cifre :

	1926	1927	1928	1929	1930
Importul					
Calea ferată	86%	81,9%	79,6%	82%	76%
Navigţia	11%	13,6%	16,5%	14,6%	22,4%
Exportul					
Calea ferată	80,0%	78,4%	77,8%	74,9%	76,4%
Navigaţia	19,0%	19,2%	19,9%	22,7 %	19,4%

AUSTRIA

Situaţia Societăţii DDSG : Anul 1931 a expirat fără că planul unei subvenţionări a Societăţii DDSG să fi fost realizat. Insă între timp situaţia acestei societăţi s'a schimbat cu desăvârşire. De când Statul austriac este interesat în banca Credit-Anstalt, aceea care patronează societatea de navigaţiune, şi Societatea DDSG a devenit o instituţie semioficială din cauza controlului statului asupra operaţiunilor băncii. De aceea chestiunea subvenţionării a căzut acuma pe planul al doilea şi s'a ventilat ideia unei fuzionări a Societăţii DDSG cu Căile Ferate Federale. Nici aceasta ideie n'are şanse de realizare însă s'a recunoscut că este în folosul ambelor dacă se crează o colaborare mai strânsă. Din acest punct de vedere se proectează o direcţiune comercială comună şi un birou de tarife tot comun, cari ar înlătura concurenţa reciprocă dăunătoare. Totuşi proectul nu va putea fi realizat decât după soluţionarea complectă a reetatizării căilor ferate. (Die Freie Donau, 1931).

Un vapor de pe Rhin pe Dunăre. — Un caz interesant este acela al consiliului comunal al oraşului Bratislava, care a decis cumpărarea unui vaport de pe Rhin pentru efectuarea trecerei peste Dunăre, luată în prmire dela concesionarul din trecut. Insă punctul cel mai delicat, transportul vasului la Bratislava, n'a fost rezolvit încă.

Navigaţia dunăreană în 1931. — Cifrele, cari oglindesc mişcarea navigaţiei dunărene în anul 1931, vor rămâne în urma celora pe anul precedent dat fiind dificultăţile, cu cari navigaţia pe Dunăre a avut de luptat. Intre obstacolele ivite numărăm : devalorizarea lirei sterline care a fost cauza unei reduceri apreciabile a transporturilor. Apoi trebuie menţionate îngrădirea comerţului de devize în multe ţări. Urmarea ei a fost neefectuarea unui mare număr de transporturi de cereale, deoarece lipseau devizele de acoperire. In schimb ţările de pe Dunărea de os nu au fost în măsură a cumpăra o cantitate de produse industriale tot atât de mare ca în alţi ani, şi astfel fiind nu are de suferit numai mişcarea din sus dar şi aceea din josul Dunărei. (Die Freie Donau, 1931).

Din ţară

Jurământul elevilor Şcoalei Navale.

In cursul lunei Noembrie, elevii anului I ai Şcoavei Navale, au depus jurământul de credinţă prevăzut de regulamentele militare.

Au luat parte la această serbare P. S. Episcop Gherontie al Dobrogei, Prefectul judeţului, d-l Contra Amiral I. Bălănescu, Comandantul garnizoanei Constanţa şi al Diviziei de Mare, Comandanţii regimentelor din localitate, ofiţerii superiori şi inferiori de marină dela unităţi şi nave.

Preotul garnizoanei, Soroceanu, a oficiat serviciul divin pentru depunerea jurământului şi o scurtă slujbă pentru pomenirea eroilor marinari stinşi în războiul Unirii.

După terminarea serviciului divin, d-l Căp. Comandor Constantinescu Alexandru, comandantul şcoalei navale, a rostit o cuvântare, arătând însemnătatea actului săvârşit. A recomandat elevilor să fie devotaţi Ţării, Regelui şi Marinei. Să nu şovăiască înaintea datoriei, să fie gata la jertfă şi să dovedească adevărata tărie de caracter ce trebue să o aibă orice marinar.

A luat apoi cuvântul d-l C. Amiral I. Bălănescu, locţiitor al d-lui Amiral Comandant al Marinei, spunând elevilor următoarele :

„Şcoala Navală în scurt timp, graţie unei bune conduceri, şi-a câştigat o reputaţiune de aşezământ de cultură marinărească, bine şi serios organizat.

Aţi îmbrăţişat o carieră frumoasă, la care mulţi au fost chemaţi, dar puţini au fost aleşi.

Aţi pătruns în Şcoala navală, datorită cunoştinţelor voastre solide, pe temeiul adevăratului merit.

Peste fondul acesta intelectual solid, ca o pecetie a maturităţii, jurământul de astăzi pune în sufletele voastre adevăratul fundament moral al obligaţiunilor sfinte către Ţară, Rege şi instituţiunea Marinei.

Până astăzi priveaţi şi iubeaţi marea prin focul tineresc al vocaţiunii, şi mai mult pentru poezia şi frumuseţile ei.

De azi încolo trebue să priviţi şi să iubiţi marea pentru foloasele mari pe care ea le aduce neamului nostru, ca isvor de bogăţie în comerţul maritim, ca mijloc de comunicaţie cu celelalte naţiuni ale globului, şi pe deasupra ca teatru de operaţiuni în care se vor desfăşura acţiunile noastre navale, pentru apărarea hotarelor maritime.

Vă doresc să păstraţi neştirbit acest legământ sfânt şi să nu desminţiţi o clipă în cariera voastră, încrederea pe care Ţara, Regele şi Marina o pune în voi.

In aceste clipe înălţătoare gândurile noastre să se îndrepte către Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, geniul bun care veghează la propăşirea ţării şi desvoltarea marinei noastre.

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea.

Trăiască întreaga familie regală".

Compania elevilor şi întreaga asistenţă au acoperit cu urale însufleţite ultimele cuvinte ale d-lui Contra Amiral Bălănescu, după care a urmat defilarea elevilor. *Petrel*

* * *

Academia de export.

La Galaţi, din iniţiativa animatorului, fost ministru, D. Gr. Trancu-Iaşi, membru fondator al Ligei Navale, s'a format o Academie de export care va îmbrăţăşa toate chestiunile comerţului pe apă.

In ciclul de conferinţe din acest an s'a anunţat pentru ziua de 31 Ianuarie conferinţa d-lui Comandor Eug. Botez : *„Dunărea ca drum de apă".*

* * *

O nouă linie de vapoare.

Armatorul Embiricos a înfiinţat o linie regulată între Continent şi Dunărea, prin Grecia şi porturile Orientale. Linia va fi lunară, şi vasele ce deservesc această linie au început deja să sosească în Dunărea cu mărfuri generale. Deocamdată pe această linie sunt 5 vase mari sub pavilion grec, dar mai târziu se vor pune şi alte vapoare tot pe această linie, şi desigur că vor avea caric asigurat de acolo pentru Orient, şi din Dunărea pentru porturile Continentului.

* * *

Salvarea unui remorchier pe Dunărea.

In ziua de 8 Decembrie 1931 s'a scos la suprafaţă de către Serv. Hidraulic, prin ajutorul pontoanelor ridicătoare dela atelierele portului Giurgiu, remorcherul motor „Vasilichi". Acest remorcher se scufundase în ziua de 22 Noembrie 1931, în apropiere de portul Giurgiu (km. 489) în urma unui accident.

Proprietarul vasului, d-l G. Portolo, abandonând vasul, lucrările de salvare s'au făcut de către soc. de asigurare „Prevederea", unde era asigurat, pentru suma de 1.000.000 lei.

* * *

Lucrările executate în porturile noastre.

In primii 2 ani dela înfiinţare, adică în 1930 şi 1931, Regia P. C. A. a executat lucrări în valoare de circa 325 milioane lei, pe când în 11 ani, adică dela 1919 la 1929, statul a acordat în total, serviciilor acestei regii, pentru lucrări de refacere şi investiţiuni numai 264 milioane lei.

Dintre lucrările făcute în ultimii 2 ani cele mai însemnate sunt următoarele :

A) In portul Constanţa lucrări pentru înlesnirea exportului cerealelor.

1. Inzestrarea celei de a treia magazie cu silozuri, cu instalaţie mecanică 102.000.000 lei.

2. Construcţia uscătoriei de porumb 60.000.000 lei.

3. Procurarea unui grup electrogen de 1000 H. P., pentru uzina electrică 10.000.000 lei.

Lucrări pentru înlesnirea exportului petrolului

1. Adâncirea dela 8 la 10 metri a intrării în port spre a se permite vaselor-cisterne de mare tonaj să iasă complect încărcate cu produse petrolifere 25.000.000.

Lucrări diverse

Instalarea unei sirene, complectarea magaziilor de mărfuri, derocamente şi dragaje la cheurile danelor 26 şi 27 ; pavarea cu granit a şoselelor de acces ; instalarea unui radio-far etc. 43.000.000 lei.

In portul Balcic pentru complectarea digului 2.000.000 lei.

B) In porturile dunărene.

In porturile Chilia-Nouă, Ismail, Reni, Călăraşi, Silistra, Oltenita, Giurgiu, Zimnicea 70 000.000 lei.

C. Lucrări pe Prut pentru înlesnirea navigaţiei 3.000.000 lei.

D) Docurile Galaţi.

Lucrări pentru punerea în funcţiune a zonei libere 8.500.000 lei.

E) Docurile Brăila.

Instalaţia complectă de curăţătorie de cereale, costă 9.750.000 din care s'au achitat până acum 2.500.000 lei.

Incasările P. C .A., în cursul anului trecut au fost de 720 milioane

lei, care în afară de sumele cheltuite pentru întreţinerea şi exploatarea tuturor serviciilor sale, s'a dat tezaurului:

100.000.000 lei redevenţă.

20.220.360 lei subvenţie pentru „Casa pensiilor".

23.903.532 lei sumă rezultată din curba de sacrificiu aplicată la salariile funcţionarilor; în total peste 144 milioane lei.

Este de observat că potrivit legii de înfiinţare a regiei, statul trebue să ia asupră-şi deficitul exploatării serviciului martim român, evaluat la 55 milioane lei anual şi în consecinţă trebue să acorde regiei P. C. A., o subvenţie anuală de 55 milioane lei.

De fapt, statul n'a mai acordat această subvenţie, astfel că deficitul în chestiune de peste 100 milioane lei pe ultimii 2 ani a fost suportat în întregime de regia P. C. A, care îşi diminuiază cu atât posibilităţile de investiţiuni, aducătoare de venituri.

Piaţa Navlurilor

Navlurile la cereale pe luna Decembrie au fost foarte variate, cu cerinţe mici pentru pieţele continentului.

Din cauza multor navlosiri de vapoare, ce s'au făcut, cu speranţa că sfârşitul sezonului va fi foarte activ, în prima decadă a lunei, au fost în Dunărea 60 vapoare din care 40 la Brăila.

Navlurile locale erau, 13/3—13/6 Antwerp Rotterdam, 14/ Wesser Hamburg, 12/ Marsilia şi 15/ Adriatica sau Sicilia, dar încărcările mergeau greu de tot, din lipsa de cerinţe, cu excepţia încărcărilor pentru Adriatica.

La a doua decadă, deşi gheţurile începuseră să curgă pe Dunăre, cu furie, navlurile pentru continent au mai slăbit puţin, rămânând susţinute numai navlurile pentru Adriatica şi Mediterana.

Asemenea şi încărcările pentru Grecia erau destule, navlurile variind 9/11 shillings, după port şi cantitate.

La a treia decada, activitatea a continuat numai pentru diverse porturi din Mediterana, navlurile urcându-se puţin, piaţa Continentului a fost foarte calmă, contribuind la asta şi sărbătorile.

La sfârşitul lunei au fost în Dunăre 28 de vapoare, unele aşteptând să fie complectate, iar altele neavând nimic încărcat.

La începutul lui Ianuarie mai erau în Dunăre şi Sulina 22 de vapoare, navlurile din Dunăre fiind mai ferme, afară de câteva partizi de complectare ce s'au încărcat cu navluri destul de scăzute.

Încărcările de cereale pentru Grecia au continuat, navlurile urcându-se la 13/6—14/shillings după port.

La mijlocul lunei au rămas în Dunăre, numai câteva vapoare, care mai aveau puţin de a fi complectate, în afară de 2 vapoare a Societăţii România, *Jiul* şi *Milcovul,* ce au mers la Ghecet pentru ordin.

Încărcările de cherestea la Galaţi au fost pentru Syria, Grecia, Alexandria, Sicilia şi Sudul Franţei, însă navlurile erau mai mici cu câte o liră de vagon, faţă de navlurile din Noembrie.

Din cauza situaţiei nestabile din străinătate, la Sulina au fost comise iarna aceasta, o cantitate de cereale relativ foarte mică, circa 40.000 tone numai. Acest lucru a determinat comisiunea Europeană să anunţe, că iarna aceasta, nu mai face reducerea relativ mică, ce făcea fiecare an din 15 Decembrie până la 15 Martie, asupra taxelor de navigaţie, pentru încărcările ce se făceau la Sulina. Încărcările dela Sulina au fost până acuma foarte puţine, pentru Adriatica, Grecia şi un vapor mic pentru Danemarca.

Navlosirile vapoarelor ca să încarce cereale la Constanţa, după cum se vede sunt mai multe decât cerinţele de încărcare, de aceia unii încărcători au început să anuleze unele din navlosirile lor de vapoare, contra unei îndemnizări desigur.

Navlurile locale din Constanţa sunt 8/3—8/6 Anvers Rotterdam 9/—9/3 Wesser, dar cu puţine cerinţe de încărcare, în afară de Adriatica şi Grecia, unde este o mică cerere.

S. V.

Din rapoartele ataşaţilor comerciali

In Buletinul Uniunei Camerilor de Comerţ apar rapoartele ataşaţilor noştri comerciale din străinătate.

Cu atenţie şi interes urmărim aceste comunicări pline de observaţii, constatări şi propuneri, făcute de oameni cari cercetează la faţa locului mersul comerţului plecând de la cauze la efecte.

Ne-am întrebat întotdeauna cu mirare de ce lumea comercială, ca şi cea oficială, dă aşa de puţină atenţie activităţei acestor specialişti, cari urmărise zilnic pulsul comerţului — şi cari, trebue s'o spunem, adesea predică în pustiu, căci arareori sunt ascultaţi şi crezuţi.

D. Dr. I. Antohi, ataşatul comercial pentru Belgia, arată posibilităţile importului de bioxid de mangan din România; expune situaţia luptei dintre partidele politice din Belgia, în jurul chestiunilor de protecţionism agricol şi industrial.

Din punctul de vedere românesc, este de înţeles că un protecţionism agricol, ar avea repercusiuni foarte defavorabile asupra exportului nostru de grâne.

Chestiunea nu-i încă tranşată, întrucât socialiştii combat proectul catolicilor cari cer protecţionismul agricol.

D. V. Ciuli, ataşatul comercial pentru Egipt, lămureşte conflictul Sovietelor cu autorităţile egiptene.

Contractul încheiat între Soviete şi Sindicatul importatorilor de cherestea prevede ce anume marfă de lemnărie se poate aduce. Sovietele au reuşit totuş să închee contracte separate ca să furnize scânduri pentru lădiţe de ambalaj.

Sovietele oferă conserve cu preţuri derizorii. Legume în lăzi de câte 50 cutii, 840 lei lada, franco Cairo.

Scrumbii, Kefal în untdelemn, 50 cutii, 840—1090 lei.

Icre negre în cutii de câte 250 gr. lei 218 cutia.

în bidoane de 13 ocale . . . . . 920 lei ocaua,

în butoae de 60 ocale . . . . . 880 lei ocaua

De notat că taxa vamală este pentru conserve de 15% ad valorem, iar pentru icre 168 lei de kilo bruto, în cutii sub jumătate kilo şi 85 lei de kilo bruto, în cutii sub jumătate kilo şi 85 lei de kilo în vase mari peste jumătate kilo.

D. N. Mănescu, consilier economic, pentru Grecia şi Turcia, se ocupă de balanţa comercială a Greciei şi a intereselor comerciale româneşti pe anul 1930.

România ocupă locul al 5-lea după: Statele Unite, Anglia, Germania, Franţa.

Vorbind de comerţul din Orient fatal trebuia să se ocupe şi să judece serviciul nostru maritim, care trebue să se apropie continu de cerinţele pieţelor străine din Orient.

Fără să atingem punctul nevralgic al serviciului maritim, mai cu seamă azi când se găseşte într'o criză acută, cu material învechit şi demodat ,e bine şi necesar totuş să cunoaştem vederile unui specialist asupra rolului vapoarelor noastre în Orient.

Iată ce spune D. Mănescu:

„Pireul intră în sfera de aprovizionare a României, în timp ce Salonicul şi Patras se aprovizionează din Jugoslavia. Noi nu avem o linie regulată ce ar face Dunărea, Salonic şi Patras.

S. M. R. după multe insistenţe a pus în exploatare linia Dunăre, Pireu-Volo cu vaporul Durostor. Direcţia trebue să recunoască faptul că prin această cursă a activat într'o oarecare măsură exportul. Dar se face o greşală de fond când se spune că nu se poate pune exploatarea liniei regulate Dunăre-Egee cu porturile Salonic şi Patras, de oarece aceste porturi nu-i asigură marfă la întoarcere. S. M. R. în politica noastră comercială este un factor ce serveşte ca mijloc de a scoate marfa din ţară, iar nu ca să-şi asigure cargo la întoarcere.

Randamentul liniei este în legătură de posibilităţile exportului românesc şi găsirea de pieţe.

Vorbind de S. M. R. am examinat întreaga exploatare şi întreg

comerţul nostru cu Grecia. Constatăm cu multă părere de rău — zice D. Mănescu — că cel puţin nu putem face în această direcţie ceiace Bulgarii fac cu marina lor comercială.

„In timp ce săptămânal se aduc la Pireu din Bulgaria vite cu vapoare de acelaş tip ca şi micele noastre vase de mărfuri: Durostor, Bucureşti, Iaşi. S. M. R., asistă la aceasta şi spune că nu are vase".

Chestiunile ridicate prezintă un interes capital pentru rolul vapoarelor noastre în comerţul Orientului şi vom căuta să le urmărim cu toată atenţiunea.

Poşta Redacţiei

D-nei L. Vlad-Lugoj. — Privind cu toată atenţia propunerea ce aţi făcut prin scrisoarea trimisă Revistei, am delegat un reprezentant al Ligei Navale de a se prezinta la d-voastră pentru a vedea lucrările ce posedaţi.

D-lui Locot. Trandafirescu. — Bună ca fond şi formă. Stăpâniţi bine fraza. Deşi subiectul a fost tratat de mulţi autori, totuş noi ne vom ocupa continu de el întrucât ne interesează în deosebi. Ar fi bine să ne citaţi numele unuia din autorii cari v'au îndrumat ; cel puţin numele ofiţerului francez care a notat în jurnalul său de bord reflecţii asupra operaţiilor dela Dardanele din 1915.

D-lui C. Ruso. — Vor apărea în numerile viitoare. Forma corectă.

D-lui Spring. — Bine scrisă ; se va pune în curând.

D-lui Stoianovski-Vâlcea. — Vă avem în vedere pentru lucrul conştiincios ce faceţi, dar nu-i destul de româneşte.

D-lui C. Tonegaro, advocat şi căpitan de lungă cursă. — Regretăm profund greşala de tipar, care a putut servi ca pretext pentru o scrisoare aşa de graţioasă.

Celorlalţi colaboratori, a căror articole nu au apărut încă, le mulţumim rugându-i să aibă puţintică răbdare până le vine rândul.

* * *

Manuscrisele pentru revistă trebuesc să fie citeţe, dacă nu scrise la maşină. Se va scrie numai pe o pagină, lăsând un spaţiu liber în stânga fiecărei pagini, pentru corecturi şi adausuri.

* * *

Concursul pentru Abecedarul Marinarului (Manual de canotaj) fixat pentru 1 Ianuarie 1932, s'a amânat pentru 15 Martie 1932.

Manuscrisele se primesc până la această dată la redacţia Revistei noastre.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă— sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională,* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe râudir s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un miilon franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

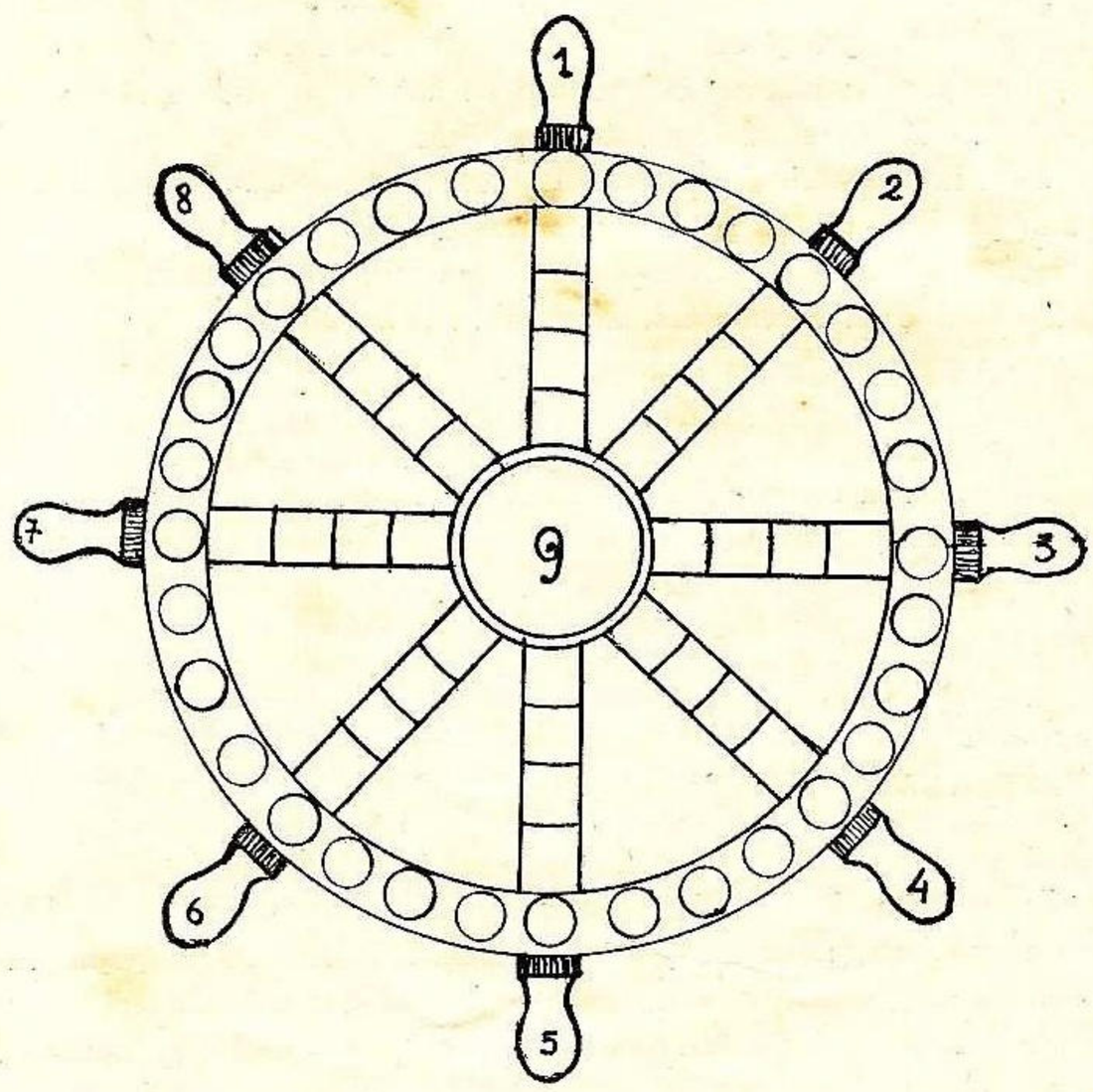
Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ŞI DE GEOGRAFIE

Problema IV

Cârma de vapor

de BOMPRES



Cavila. 1. Polip de mare (şapte litere, începe cu 1 până la centru 9; Celelalte la fel).
„ 2. Parâmă
„ 3. Egală adâncime în mare
„ 4. „L'enfant de la victoire" mareşal de Franţa.
„ 5. Oraş în Spania, unde un general englez (naturalizat francez, a învins armata anglo-saxonă-portugheză comandată de un general francez (naturalizat englez) 1707.
„ 6. Poziţia unei nave de război
„ 7. Insulă în Oceanul Atlantic.
„ 8. Nimfă în Mediterana.

Roata cârmei

1—2 Fiicele lui Jupiter ce aveau grija râurilor.
2—3 German, discipolul lui Marx 1820—95.
3—4 Fiica lui Phorcos, metamorfozată de Circe în monstru marin.
4—5 Al corpurilor cereşti.
5—6 Păsări aquatice migratoare.
6—7 Preotese legendare a lui Apolo (invers).
7—8 Miresele marinarilor naufragiaţi.
8—1 Busola principală.

Capetele cavilelor (în sensul acelor unui ceasornic).

Discipoli a lui Noe.

Deslegările se trimit scrise citeţ şi alăturându-se lipit, cuponul din ultima pagină jos.

Poşta Jocurilor

Ionel Lecca. Vă mulţumim pentru colaborarea la această rubrică şi în special pentru propaganda ce ziceţi că o faceţi în Râmnicul Vâlcea.

Jocul trimis e bunişor şi dacă se va putea îl vom publica într'un număr viitor.

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 4 **Februarie 1932**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Munca în porturi . . . . . Ing. Stavri C. Cunescu
Director General al Muncii

Amiral Fischer . . . . . C. Amiral I. Bălănesu

Politica Navală şi Dezarmarea . . . . . Jean Bart

Marea şl Dreptul Maritim . . . . . Cpt. Cdor. Fundăţeanu

Proect de lucrări noui la Gura Sulinei . . . . . R. N.

Salonul Nautic din Paris . . . . . D. Ş.

Din Enciclopedia Mării . . . . . C. Amiral Bucholtzer

Literatura de . . . . . Ion Plutaşu, Dour. Maistor, Spring

Cronica: *Marina Jugoslavă. Situaţia flotei comerciale maritime române, necrolog.*

Pe marginea cărţilor: *Nelson; Expansiunea economică a României în orient prin S. M. R.*

Informaţii; Noutăţi; Piaţa; Poştă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEI D.

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, căzărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

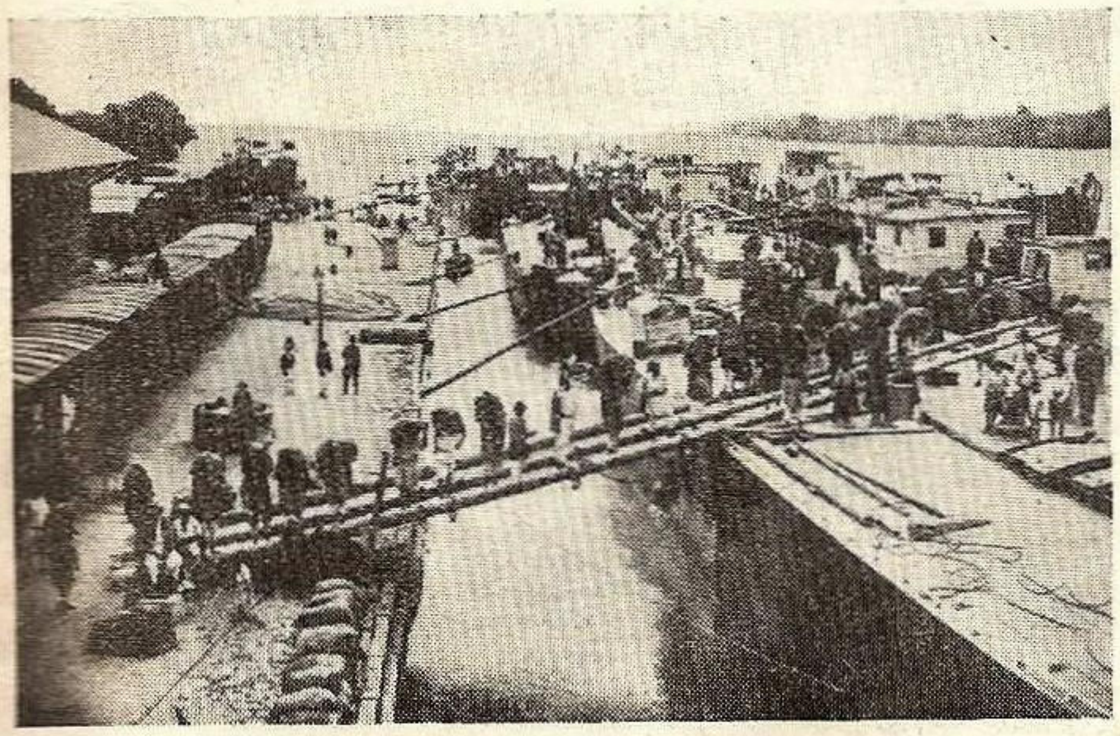
BUCUREŞTI

MUNCA IN PORTURI

Portul, în general, constitue o problemă. nu numai prin aşezarea, construcţia şi organizarea lui, ci şi prin mijloacele pe cari trebue să le aibă la îndemână pentru manipularea mărfuri'or cari intră şi ies, astfel încât această manipulare să se facă cu maximum de rapiditate, ordine şi promptitudine şi cu minimum de risipă şi cheltueală. In această privinţă portul a fost supus aceloraşi modificări ca şi o uzină oarecare : dezvoltarea maşinismului şi a instalaţiilor din ce în ce mai perfecţionate a redus sau a înlăturat treptat, treptat munca omenească.

Porturile noastre pot fi socotite din acest punct de vedere şi în totalitatea lor, ca un muzeu în care întâlnim dela cele mai primitive până la cele mai perfecţionate mijloace de manipulare a mărfurilor.

Ca şi în industrie, întroducerea instalaţiilor producătoare de şomeuri, a fost primită cu mare ostilitate de către muncitorime ; uneori chiar cu violenţă, cum a fost cazul când s'au introdus elevatoarele în portul Brăila. Fără să scuzăm, trebue să înţelegem însă aceste atitudini din partea unor oameni cari o viaţă întreagă încarcă sau golesc hambarele pântecoase ale vapoarelor, şi într'o bună zi sunt transformaţi în spectatori ai muncii mecanizate şi lăsaţi muritori de foame.



Încărcare de cereale.

Legile economice sunt însă mai dure decât aceste consideraţiuni şi procesul de perfecţionare a instalaţiilor din porturi va ajunge la desăvârşire, astfel încât, cu vremea individul, foarte redus ca număr, va fi folosit numai pentru supravegherea acestor instalaţii.

Până atunci însă suntem datori să ţinem seamă de realitatea actuală şi să luăm toate măsurile pentru ocrotirea unei munci care îţi dă imaginea aceleia prestate la construcţia piramidelor egiptene. Şi această realitate este că în cele 33 de porturi fluviale şi maritime pe cari le avem lucrează un număr de aproximativ 15.000 de muncitori.

Descărcare de cărbuni.

Munca din porturi este una din cele mai penibile ; exceptând pe căruţaşi, restul muncitori'or, fie că transportă cu spinarea, fie că rânduesc în hambarele vaselor cerealele, pentru ca vasul să fie perfect echilibrat, este o muncă de silnicie. Din această cauză diferite ţări au luat măsuri pentru organizarea şi ocrotirea ei.

Geneva, centrul tuturor acţiunilor generoase, s'a preocupat şi ea de munca marină, e drept mai mult de a marinarilor, dar acum în urmă şi de a muncitorilor de porturi. Din cele 16 convenţii şi recomandări ale Conferinţei internaţionale a muncii, sunt câteva cari se ocupă în special de muncile de încărcare şi descărcare.

Din aceste preocupări, a ieşit în scurta sesiune parlamentară din vara lui 1931, legea pentru organizarea muncii în porturi, care a întrunit aprobarea şi sufragiile tuturor partidelor politice. Această lege reprezintă pentru muncitorime o importantă realizare, de ordin moral mai întâi, şi apoi de ordin material, şi în acelaş timp asigură posibilitatea unei normalizări în viaţa economică a porturilor noastre.

De ordin moral, pentrucă muncitorul a fost eliberat din

ghiarele vătafilor cari sunt periculoşi şi antipatici ca toţi exploatatorii, cu atât mai antipatici cu cât adesea proveneau din rândurile muncitori'or şi aplicau sisteme de pe urma cărora suferise chiar ei. Muncitorul este azi liber şi-şi poate târgui munca alături de tovarăşii lui, iar vătaful trebue să se reîntoarcă la samar, sau să se apuce de altă meserie. Şi apoi pentrucă stabilind munca prin rotaţie, în vremurile acestea, când mii de oameni nu-şi pot câştiga pâinea cea de toate zilele, legea rânduieşte ca munca, mult, puţină, câtă este în port, să fie împărţită între toţi muncitorii acelui port. In acest chip şomajul este aproape necunoscut printre muncitorii porturilor noastre.

Pentru acei cari nu cunosc viaţa din porturi, este util să spunem că muncitorii nu se angajau singuri, ca în fabrici sau magazine, ci erau angajaţi, cu zecile şi chiar cu sutele de către nişte antreprenori de muncă, numiţi vătafi, cari apoi le închiriau munca caselor exportatoare sau importatoare.

De ordin material, pentrucă muncitorul îşi primeşte integral preţul muncii pe care o săvârşeşte şi nu mai ţine pe spinarea lui atâţi paraziţi cari erau vătafii. Ca să se vadă ce sumă reprezintă munca din porturi şi cât puteau zeciui vătafii, este de ajuns să spun că în 1930 s'au manipulat, adică încărcat şi descărcat, cam 14 milioane tone de mărfuri, adică cam un milion patru sute de mii de vagoane ; socotind ca preţ mijlociu de manipulare 350 lei de vagon, înseamnă că suma ce trebuea să revie muncitorilor era aproximativ de 500 milioane lei.

Legea lămurind cine poate să muncească în porturi, înlătură pe acei de cari nu e nevoe şi cari au fost cuibăriţi din pricina moravurilor noastre politice ; în acest chip se stabileşte o atmosferă de linişte şi de bună înţelegere printre muncitori.

In sfârşit legea, prin anumite fonduri pe cari le creiază, dă posibilitatea ca porturile noastre să fie înzestrate în scurt timp cu instituţii în cari muncitorul să găsească tot ce-i trebue întremării lui trupeşti şi sufleteşti.

Despre aceasta vom vorbi însă cu alt prilej.

Ing. STAVRI C. CUNESCU
Director general al muncii

AMIRALUL FISHER

— Omul şi Opera —

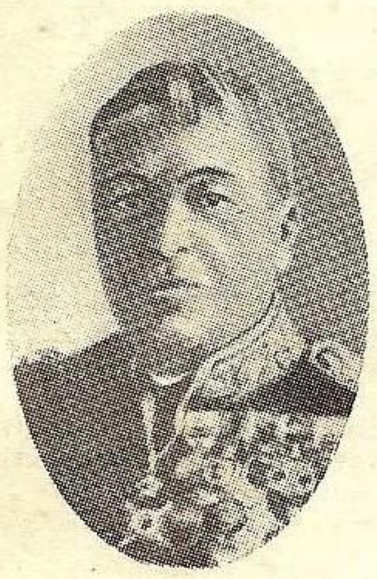


Figura proeminentă a Amiralului Lord Fisher este admirabil zugrăvită în toată măreţia ei de Amiralul Bacon. După Nelson Marina Britanică n'a avut în rândurile ei un geniu creator, un spirit dotat cu o mai clară vedere asupra raporturilor dintre puterea navală a Angliei şi mijloacelor ei de desvoltare şi acţiune, care să egaleze pe Lordul Fisher.

In toată viaţa, el a considerat activitatea sa navală legată, prin anumite fapte şi coincidenţe, memoria lui Nelson. Nelson era o divinitate pentru Fisher.

Primii săi paşi în carieră îi face ambarcându-se la bordul navei „Victory", nava Amiralului Nelson, încununată de lauri la Trafalgar.

Intră în Şcoala Navală trecând examenul de admitere după prevederile regulamentului acelei şcoale din anul 1854, şi care consta din a scrie o rugăciune şi a sări peste un scaun în pielea goală, în prezenţa unui doctor. După examen i se dete un pahar de Cherry, făcându-i-se cunoscut că era admis în Corpul Ofiţeri'or Flotei.

Câtă deosebire dela acest examen, în care predomina preocupările religioase, în mică parte şi cele fizice, şi probele grele ştiinţifice pe care Fisher le înscrise în regulamentele britanice în calitate de Prim Lord Naval.

Excelent marinar, trecând prin toată gama posturilor de pregătire şi răspundere dela mic Comandant la Şef de Escadră, dela Comandant de Flotă până la Prim Lord Naval, Amiralul Fisher a iubit în cel mai înalt grad Marina Britanică, dăruindu-i din belşug toată bogăţia geniului său, toată puterea energiei sale titanice.

Ce înălţătoare sunt gândurile Amiralului Bacon când spune despre Fisher :

„Marina, totdeauna Marina. Acesta era primul gând „ce-i venea în minte când se deştepta la cinci dimineaţa, „acesta era ultimul gând înaintea culcării. Dela douăzeci „de ani până când închise ochii, fu întreg corp şi suflet, „închinat ţării şi Marinii sale iubite".

In luptele Englezilor din Egipt, în anul 1882, Fisher făcu dovadă de un rar spirit de invenţiune, salvând situaţia armatei engleze. Instalează tunuri de debarcare pe vagoane trase de o locomotivă. Işi procură table de oţel de a bord şi improvizează pereţii blindaţi ai vagoanelor. Din acel moment se născu ideia trenului armat şi blindat.

Convins după războiul ruso-japonez de necesitatea unui cuirasat bine protejat şi bine armat, elaborează planurile aşa zisului cuirasat „Dreadnought", pe care adoptă pentru prima oară turbinele Parson. Până la acest cuirasat, acest gen de maşini nu era aplicate pe nici o altă navă. Tot atunci el aplică pe nave căldările tubuloase.

Maestru în strategia navală, caută prin metodele sale a da o vie impulsiune studiului şi degajării unei doctrine navale.

„Frontierele noastre sunt coastele inamicului", spunea el despre Anglia.

Ideile lui asupra războiului maritim se rezumau în sentința următoare: *„Esența războiului este violența. Moderațiunea este o absurditate. Lovește cel dintâi, lovește tare și lovește pretutindeni. In război suprimă pe cei cu gânduri pesimiste“.*

Foarte originale sunt comparațiile sale în ceeace privește întrebuințarea justă a Unităților în diverse misiuni. El zice:

1. „Nu întrebuința un ciocan cu aburi ca să spargi o nucă. Nu întrebuința cuirasate unde trebue să trimiți crucișetoare“.

2. „Nu întrebuința un briciu ca să tai un lemn, este mai bun un topor pentru acest lucru. Nu destina distrugătoare unde trebuesc cuirasate“.

Amiralul Fisher a fost adjutant regal al Regelui Eduard și s'a bucurat de o mare prietenie din partea suveranului său. Grație acestei intimități Amiralul Fisher a putut să dispună de mijloace financiare suficiente pentru a înfăptui planurile sale de organizarea și pregătirea de luptă a Marinei Britanice.

Reformele sale principale sunt:

Noul program de instrucție al ofițerilor. Inființarea școlilor de artilerie, torpile, mine și Școalei de Război la Portsmouth.

Armarea navelor în rezervă cu nuclee de echipaje de diverse specialități la bord.

Suprimarea navelor fără valoare în luptă.

Stabilirea unui program naval bazat pe politica navală a Angliei.

Noua repartiție a escadrelor pe mările globului în raport cu interesele Angliei.

Reorganizarea Arsenalelor.

In nefericita campanie a Dardanelelor Lordul Fisher s'a afirmat prin o complectă rezervă față de îndrăsnețele proiecte ale Lordului Kitchener și ale lui W. Churchill.

In toate consiliile Amiralității și Armatei el păstră tăcerea nevoind să înăsprească prea mult neînțelegerile profunde dintre el și W. Churchill.

Lordul Fisher era partizanul unui plan de operațiuni combinate pe coasta Pomeraniei. S'ar fi produs prin proiectul *Balticei,* așa cum îl numea el, aceeași operațiune întreprinsă de Ruși în contra Germaniei pe timpul lui Frederic cel Mare.

Considerațiuni politice au făcut ca atât planul Balticei, cât și un alt plan de debarcare în stil mare pe coasta belgiană, să fie abandonate în favoarea nenorocoasei campanii a Dardanelelor.

Cea mai măreață acțiune din viața și cariera Lordului Fisher rămâne intervenția sa în contra escadrei Amiralului Von Spee, care s'a încheiat cu strălucita victorie de la Insulele Falkland.

La vârsta de 74 ani, după 60 ani de carieră genială și luminasă, atunci când învingerea dela Coronel aducea Marinei Britanice o ofensă atât de gravă, Lordul Fisher este chemat din nou, și în calitate de Prim Lord al Amiralității, ia în grabă măsurile dictate de situație și în cel mai desăvârșit secret. Alege omul, pe Amiralul Strudee, trimite două crucișetoare de bătălie „Invincible“ și „Inflexible“ la Falkland și cade prin surprindere asupra escadrei germane comandată de Von Spee, pe care o distruge complect.

In această acțiune Lordul Fisher s'a arătat un strateg fără seamăn și a încredințat misiunea unui Amiral în stare să o îndeplinească fără greș, în cel mai scurt timp; a reacționat energic și așa cum cereau interesele și onoarea Angliei, adânc rănite prin eșecul dela Coronel.

Lordul Fisher a cunoscut toate splendorile situației de Prim Lord Naval, dar a cunoscut și toate amărăciunile unor politicieni, cari în general când scopuri anumite îi îndeamnă la anume hotărîri, fie din ambiție, fie din orgoliu, fie din necunoștința chestiunilor navale, jertfesc părerile specialiștilor sau le ignorează.

De aceea el caracterizează recunoștința mulțimei, prin cuvintele: *„Hosana astăzi, puneți-l pe cruce, mâine“.*

Amiralul Bacon crede că cel mai frumos și nobil gest de recunoștință din partea Amiralității Engleze pentru a răsplăti uriașa activitate a Lordului Fisher, ar fi fost ca Lordul Fisher să arboreze pavilionul său de Amiral de Flotă pe o navă de linie britanică la Scapa Flow, pentru ca în fața sa întreaga flotă germană să-și fi închinat puterea și onoarea.

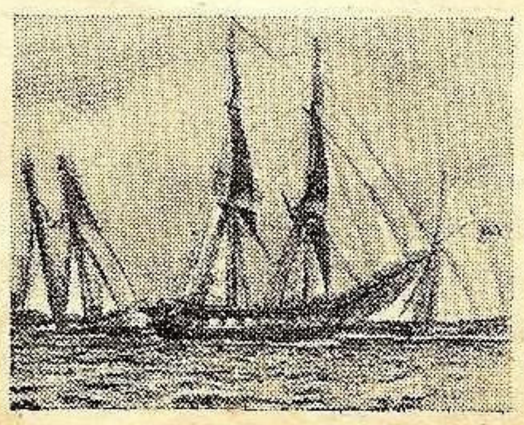
Căci nimeni dintre marii Amirali ai timpurilor moderne, — spune Bacon, — n'a contribuit mai mult ca el la ridicarea supremației navale britanice, de altfel singura și adevărata cauză a îngenuncherii flotei germane.

Bătrân, se retrase de sgomotul lumei și sfârși ca administrator al averii ducelui de Hamilton. Ultimele lui cuvinte așternute înainte de a muri, fură găsite ascunse într'un plic, unde scrise: „Nici o floare, nici o lacrimă, duceți-mă la cimitirul cel mai apropiat“.

Anglia știu să plângă și să onoreze memoria marelui Amiral printr'o ceremonie impunătoare în catedrala Westminster. Fu un spectacol nemaivăzut. Numai funerariile Regelui Eduard, amicul Lordului Fisher, au fost la aceeași înălțime.

Din acel moment numele Amiralului Fisher intră cu mari onoruri în istoria Angliei, întovărășit de veneratia și recunoștința întregei națiuni britanice.

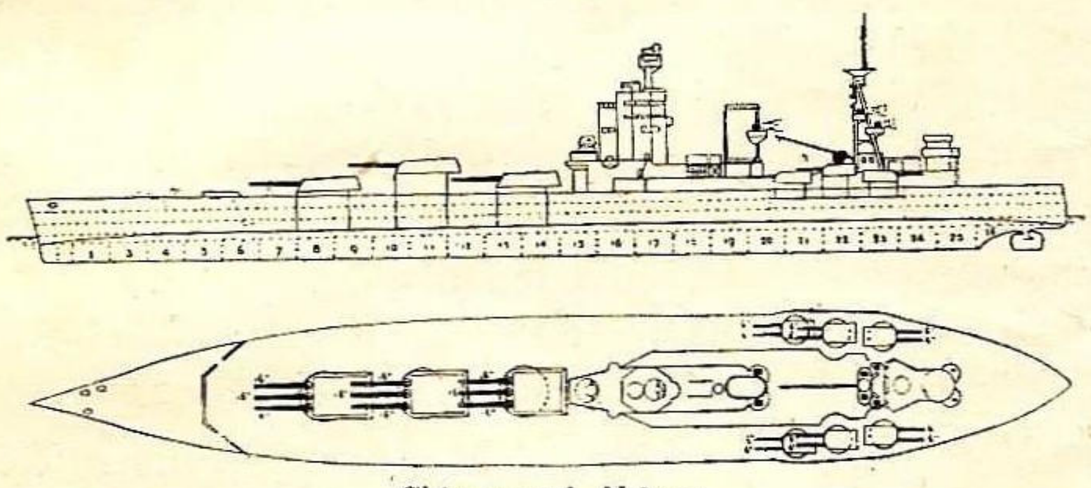
C. Amiral I. Bălănescu



POLITICA NAVALĂ ŞI DEZARMAREA

Toată omenirea urmăreşte cu emoţie discuţiile ce au loc la Geneva pentru limitarea armamentelor — nu pentru dezarmare care-i încă un idial prea depărtat.

Dela început, această conferinţă care va dura câteva luni, este dominată de o neîncredere reciprocă a naţiunilor, căci toţi se suspectează şi nimeni nu crede în sinceritatea pacifică a celuilalt. Şi, ca o culme de amară ironie, pe când în centrul Europei se inaugurează conferinţe pentru pacea universală, în Extremul-Orient continuă masacrul în războiul Chino-Japonez.



Chiurasatul *Nelson.*

Şi totuşi, această conferinţă trebue să ajungă la o soluţie în limitarea armamentelor ; dacă eşuează recad iarăşi popoarele în acea cursă de întrecere a înarmărilor, la capătul căreia este inevitabil războiul.

Imense cantităţi de cerneală şi hârtie se vor consuma, pentru a răspândi în toată omenirea ştirile asupra discuţiilor ce vor urma pentru rezolvirea sângeroasei probleme ce se desbate la Geneva.

Noi ne vom încerca numai să lămurim pe scurt cititorilor noştri chestiunile privitoare la forţele martime, urmărind astfel ceeace se numeşte *Politica Navală* faţă de *Dezarmare.*

S'a zis, cu drept cuvânt, că tridentul bătrânului Neptun rămâne veşnic sceptrul lumei.

Elementul naval are o importanţă universală în domeniul politic. Războiul mondial, în care n'au avut loc mari lupte navale, a dovedit totuş importanţa vitală a puterei maritime.

De ce a căzut Germania ?

Pentru că n'a putut rupe *blocusul maritim.*

Germania, cu geniul său de organizaţie militară, a dat dela început, cu repeziciune, formidabile lovituri, sperând că va reuşi să dicteze pacea înainte de a simţi toate efectele blocusului aliaţilor.

Dacă Germania ar fi fost stăpâna mărilor, păstrând comunicaţiile maritime, ea avea mulţi sorţi de isbândă.

Aliaţii, fiind stăpâni pe apă, i-au tăiat comunicaţiile cu pieţele exterioare de alimentare şi materii prime ; învingerea era o chestiune de timp. Aşa a şi fost.

Englezii şi Americanii s'au bătut pe uscat debarcând în Franţa, dar armatele, cu enormele lor resurse, au venit pe apă, fără ca Germania să le poată tăia calea.

S'a adeverit încă odată vechiul principiu : „Cine-i stăpân pe apă, va fi stăpân şi pe uscat".

Nimeni nu poate tăgădui că luptele cari s'au dat pe apă în războiul mondial, nu se pot compara cu luptele ce s'au dat pe uscat.

Dar mulţi nu-şi dau seamă de rolul esenţial pe care l-a avut factorul naval, contribuind în mod indirect dar sigur la căderea Germaniei.

Se zice că, chiar Mareşalul Foch, cu ocazia unei aniversări a armistiţiului ar fi zis : „Marina ! ah, da, ea ne-a dat trei divizii admirabile" [1]).

Rolul forţelor navale a rămas în uitare. Dacă flotele aliaţilor nu aveau supremaţia pe apă, forţele de uscat ale Americanilor nu puteau trece oceanul Atlantic.

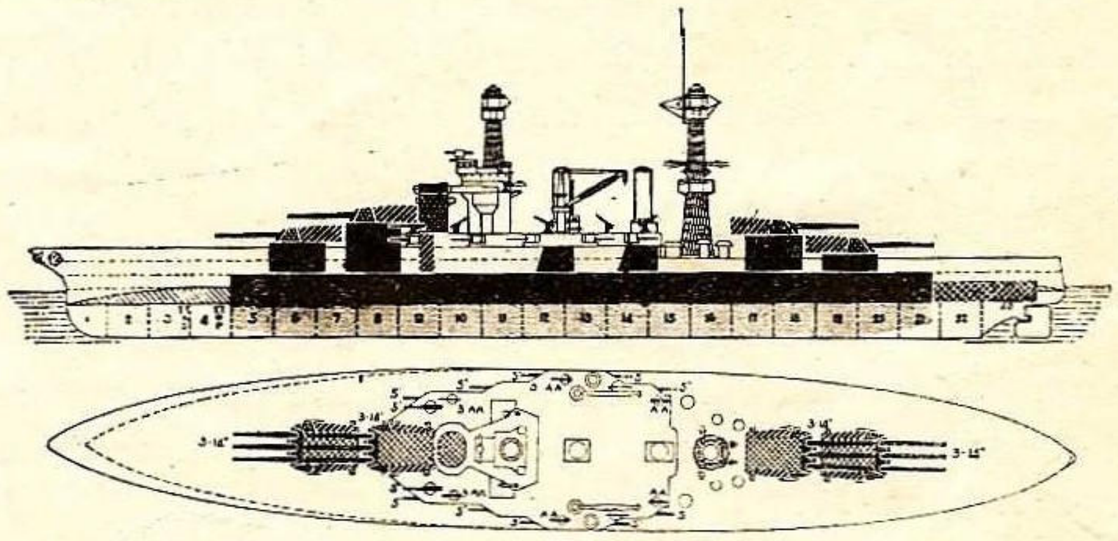
Anglia avea şi are supremaţia mărilor.

După încheerea păcei era firesc să se caute o nouă bază pentru reglementarea viitoarelor dimensiuni ale flotelor.

Dar Anglia nu poate sub nici un motiv renunţa la politica ei tradiţională de supremaţie navală, căci pe ea se întemeiază însăşi viaţa acestei ţări insulare. E chestiune de viaţă şi de moarte ; ameninţată de înfometare, Puterea Britanică nu se poate menţine nici o săptămână dacă pierde supremaţia mărilor.

In teorie, Dreptul Maritim, nu recunoaşte suveranitatea mărei nici unui stat.

Marea largă este deschisă comerţului şi pescuitului tuturor naţiunilor şi indivizilor. In timp de pace libertatea navigaţiei este complectă, recunoscută şi respectată. Diferendul există numai asupra Dreptului Maritim pe timp de război.



Chiurasatul *California.*

Toate discuţiile cari urmează între state asupra dezarmărei navale, au la bază marea chestiune a libertăţei mărilor pe timp de război. Totul se reduce la drepturile şi datoriile neutrilor şi beligeranţilor. Şi, cum forţa navală este factorul executiv, relaţiile politice dintre marile puteri maritime sunt firesc influenţate şi dominate azi de problema dezarmărei navale.

Elementul naval domină întreaga politică internaţio-

---

1) *H. Bywater* : „Les Marines de Guerre"

mă, căci Marina s'a valorizat nu atât ca armă de luptă, cât mai mult o redutabilă armă economică şi formidabil instrument de presiune în relaţiile internaţionale.

Marea luptă ce se dă între Anglia şi America durează de secole, origina ei coencide cu apariţia Statelor-Unite ca putere independentă. Astăzi însă această tânără ţară a ajuns o putere mondială.

Ea nu s'a abătut nici odată dela principiul libertăţei mărilor. Din această cauză a şi intrat în războiul mondial când Germania, prin atacurile submarinelor, a transformat domeniul maritim într'un blocus general.

După războiu, Wilson nu uită să pună între cele 14 frumoase puncte şi chestiunea libertăţei absolute de navigaţie pe mări, în timp de pace şi războiu.

Aliaţii au găsit acest punct inoportun şi utopic.

America n'a voit să intre în Societ. Naţiunilor şi a început să-şi construiască acele cuirasate gigantice cari, înmulţindu-se, în câţiva ani trebue să întreacă flota Britanică.

In faţa acestei curse de întrecere în armamente navale Anglia a fost nevoită să cedeze pas cu pas. E obligată să împartă cu America stăpânirea mărilor.

In secolul al XIX-lea Anglia a sdrobit imperialismul lui Napoleon, în secolul al XX-lea imperialismul lui Wilhelm II, şi acum se găseşte în gardă faţă de imperialismul American. Origina rivalităţei este de ordin economic. Geografia comandă o politică eminamente comercială. Şi comerţul cere asigurări în contra riscurilor.

Cum nu există încă garanţie în actuala organizaţie mondială, pentru libertatea mărei, cele două mari puteri maritime se târguesc de câţi-va ani ca să-şi egaleze forţele navale pentru stăpânirea apelor.

Târguelele începute la Geneva au continuat la Washington ; s'au întors la Geneva ; s'au strămutat la Londra şi acum au reînceput iarăşi la Geneva.

Să aşteptăm.

Târgul va dura câteva luni.

Deşi în fond marea luptă pentru dezarmarea navală se dă între Anglia şi America, toate celelalte state având roluri secundare, noi Românii, cari nu avem un Stat maritim, trebue totuş să urmărim cu atenţie măsurile cari se vor lua la Geneva, căci vor avea aplicare şi în apele Mărei Negre care ne scaldă ţara.

JEAN BART

MAREA ŞI DREPTUL MARITIM

Privind harta globului terestru constatăm faptul indiscutabil : apele mărilor acoperă 366.000.000 km., adică 0,717 din suprafaţa totală a elipsoidului terestru. Raportul suprafeţei oceanice e de 2,54 faţă de pământ. Volumul apelor mării întrece de 13 ori pe cel continental.

Deasupra oceanelor au loc marile fenomene ale circulaţiunei atmosferice fără de care viaţa pe pământ ar fi imposibilă.

Influenţa apelor mărilor asupra pământului sunt cunoscute ştiinţificeşte de puţin timp. Imensul rezervor marin ascunde bogăţii şi energii cari nu sunt încă speculate de inteligenţa umană. Captarea energiei polare înmagazinate în fundul oceanelor va revoluţiona industria continentală şi ieftenirea miliardelor de kw. va aduce prefaceri incalculabile structurei sociale mondiale.

Dacă se apreciază imensa disproporţie de volum şi suprafaţă între domeniul terestru şi maritim, nu se cunoaşte suficient aportul extraordinar pe care Marea l'a adus şi-l aduce operei civilizaţiei.

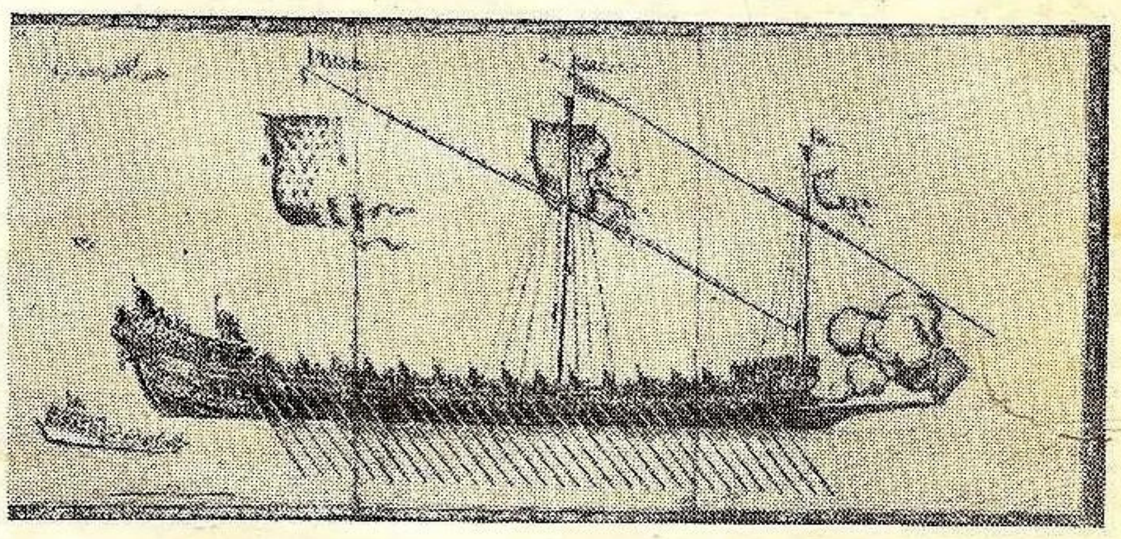
Marea este o enciclopedie vieţuitoare ale cărei puternice realităţi influenţează permanent întregul domeniu al activităţii umane.

Istoria comerţului lumei oglindeşte întregul proces pentru care oceanul a pătruns în viaţa omenirei.

Indeplinind funcţiunile economice, a asigurat şi influenţat comunicaţiile terestre, prelungindu-le şi legând astfel organizaţiile riverane, continentale şi intercontinentale.

Marea a dominat marile epoci ale civilizaţiunei ; astăzi epoca mediteraneană, iar astăzi epoca civilizaţiei oceanice domină întreaga structură culturală şi politică a lumei.

Nu de mult, Léon Metchnikoff, în opera sa : *„La civilisation et les grands flueves historiques"* şi Amiralul Mahan în *„Le salut de la rache blanche et l'empire des mers"* au semnalat influenţa viitoare a mărei asupra relaţiunilor comerciale în Pacific şi consecinţele spiritualizării rasei galbene asupra economiei mondiale prin intermediul mărei.



Galeră.

Marea este un drum deschis tutulor şi în special desvoltărei naturale a societăţii.

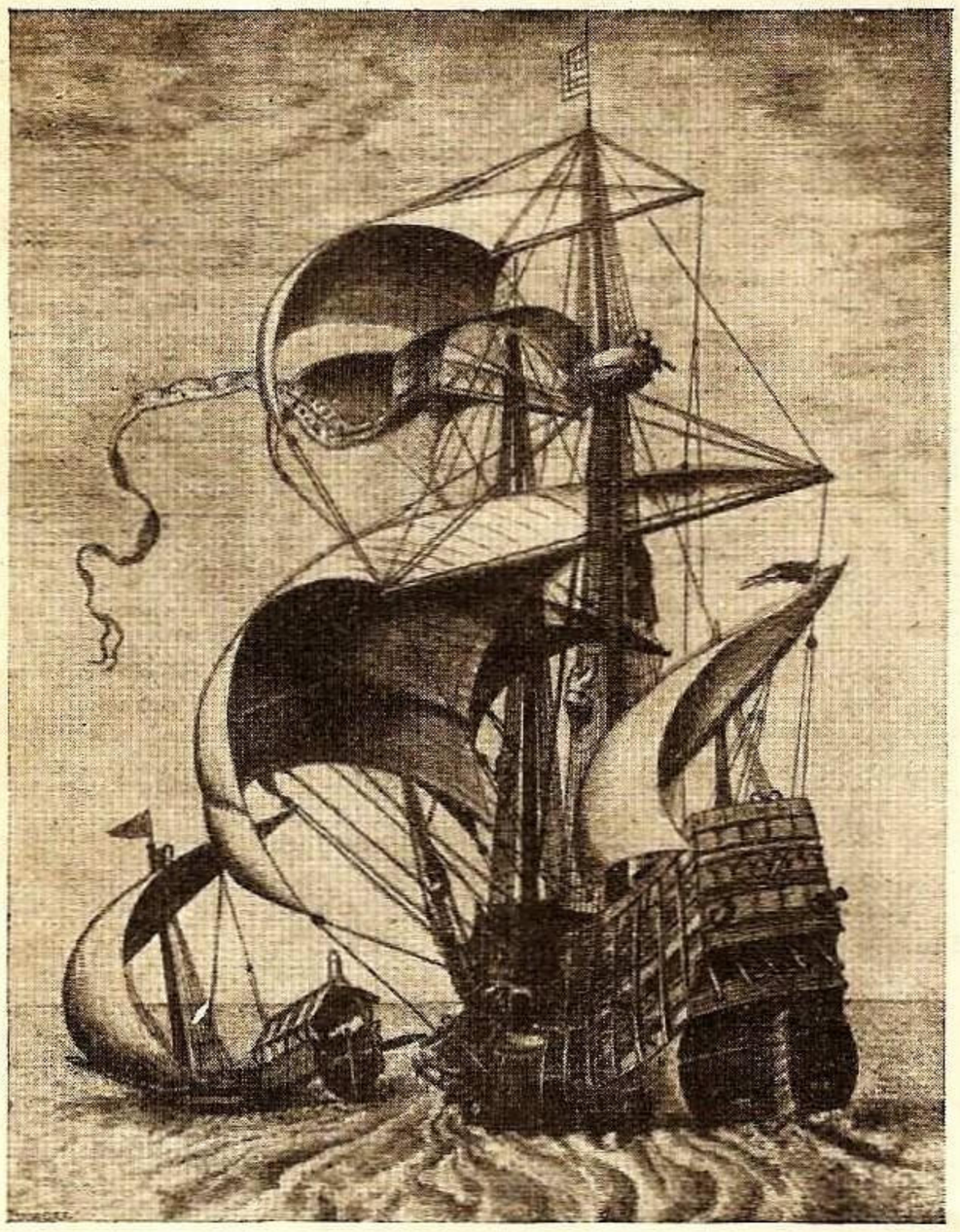
Nici domeniul etic cultural n'a scăpat influenţei Mărei.

Spaţiul maritim a fost geneza care a activat spiritul omenesc spre cercetarea misterelor şi pătrunderea necunoscutului său, adaptându-l unui scop social şi utilitarist. Intre disciplinele etice, conceptul juridic şi instrucţiunile

juridice sunt cele mai expresive reflecte ale faptelor şi realităţilor sociale. In atingere cu realităţile domeniului maritim, acţiuni'e individuale sau ale statelor au luat formele normale, uzurilor şi raporturilor juridice cari au născut dreptul şi instituţiunile maritime.

Domeniul maritim este în esenţă un domeniu comercial. Este cosmopolit. Identitatea intereselor şi frecvenţa relaţiunilor maritime au stabilit legile juridice concordante la toate popoarele. Mai mult, materialul maritim a furnizat legislaţiei maritime amprentele dreptului unificat şi a influenţat conceptul juridic, fie din punct de vedere al disciplinei juridice pure, fie chiar din punct de vedere social. Riscul Mărei a desvoltat rolul şi răspunderile omului şi al întreprinderi or conduse de el.

La care întreprindere terestră, conducătorul principal are puterea Comandantului de navă ? Iată un mic suve-



Vas cu pânze. Sec. XVIII

ran în *fieful* său. Simplu salariat, e degajat de legăturile de subordonaţiune şi are cu el puterile dictatoriale. De sigur, că poate fi revocat arbitrar, dacă şi-a pierdut capacităţile ce i se cer.

Nu se pot catagrafia exemplele prin cari se ilustrează influenţa Mărei asupra conceptu'ui juridic, lesgislaţiei şi instituţiunilor juridice de drept maritim.

De unde vine şi până unde se întinde această influenţă?

In ce grad şi cum s'a adaptat dreptul şi legislaţia maritimă acestor influenţe ?

Spre deosebire de uscat, Marea nu se poate stăpâni.

Este un domeniu omogen şi are în angrenajul alcătuirei universale o destinaţie utilitaristă în finalitatea şi existenţa sa.

Produs universal sintetic, cu o misiune ce nu se poate schimba fără periclitarea mecanismului vieţei fizice a planetei noastre, întocmai ca spaţiul, aerul, timpul şi lumina, Marea integrează o valoare şi funcţiune infinită.

Imposibil de considerat în o totalizare a părţii, Marea este şi rămâne ad perpetuum un domeniu internaţional public.

Ca atare nu se poate concepe titlul juridic care să justifice dreptul de posesiune sau stăpânire exclusivă asupra sa.

Dacă nu se poate domina, se poate în schimb apropia şi modela nevoilor practice ale vieţei. Marea, influenţează prin funcţiunile şi structura sa infinită, fenomenele de ordin etico-juridic cari se nasc şi se desvoltă pe domeniul său de activitate.

Influenţa Mărei asupra dreptului şi legislaţiunei maritime este o chestiune de adaptare.

Dreptul nu poate domina Marea. Produs al minţei omeneşti, născut din nevoia unei sancţiuni care să respecte activitatea individuală, se adaptează realităţilor domeniului maritim, situaţiuni de fapt, şi regulează raporturile cari se nasc din activităţile sociale ce se încrucişează pe căile comerciale maritime.

Cum se manifestă această adaptare a dreptului asupra mărei şi în ce mod domeniul maritim influenţează şi este influenţat de activitatea omenească ?

Este un fapt cert că armonia stabilită dela începutul creaţiunei între om şi mediul terestru s'a regăsit şi pe domeniul maritim. Ea a suferit totuşi influenţa legilor sale şi ca atare s'a adaptat ei, găsindu-se astăzi pe o bază diferită de ceeace se întâmplă pe uscat.

Mediul maritim a transformat şi modelat adânc spiritul omenesc dându-i un concept mai sociabil, mai utilitarist şi pe o bază mai egalitară, grăbind ascensiunea omenirei către unitatea spirituală mai repede decât mediul terestru predispus diferenţelor de rasă, naţionalitate, religie, etc.

Intr'adevăr, venit la ţărmul Mărei, primul om a rămas înfricoşat şi neputincios în faţa spaţiului necunoscut. Imensitatea apelor i-a impus din primul moment instinctul sociabilităţei fără de care nu se putea aventura în cercetarea lor. Utilizând mijlocul comunicaţiilor şi transporturilor maritime şi-a mărit repede sfera relaţiuni or şi raporturilor de schimb.

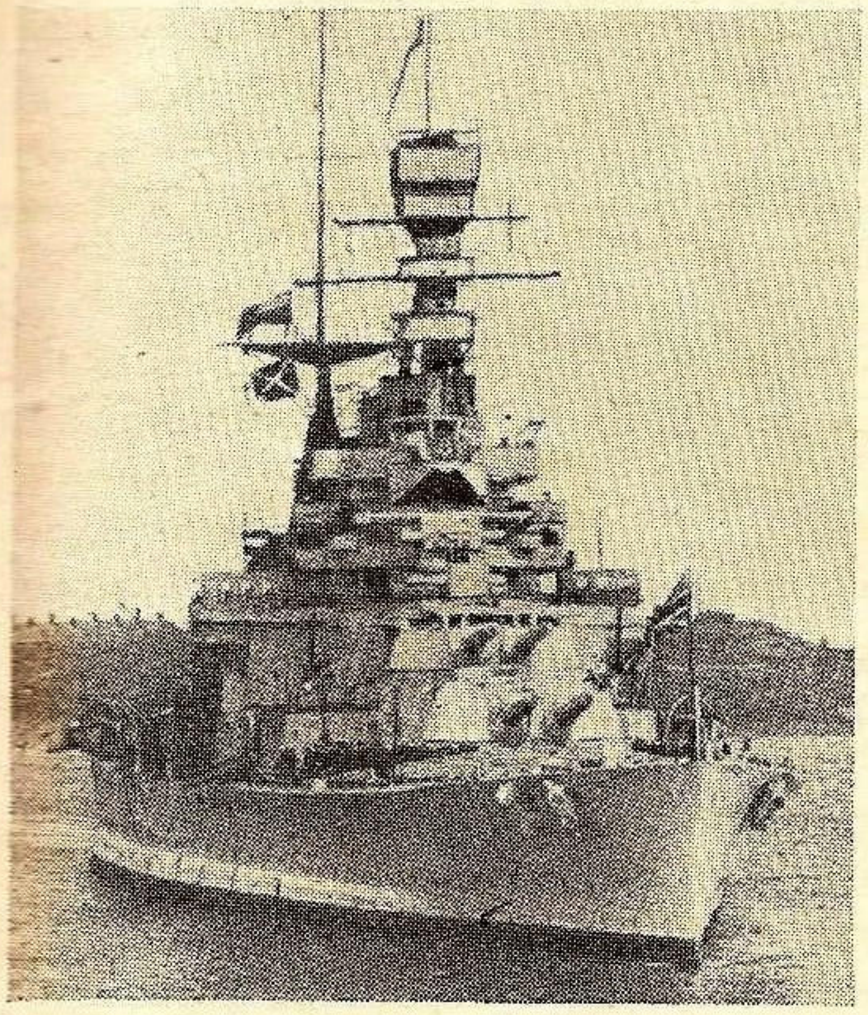
Pentru regularea lor a împrumutat dela uscat concepţiunea de drept şi instituţiunile juridice respective.

Concepând mijlocul de a străbate Marea în folosul său exclusiv, i-a venit gândul şi gustul să o domine .

De aci concepţiunea anti-socială că Marea desparte popoarele, şi anti-juridică în domeniul public internaţional, că Marea se poate stăpâni.

Imprumutul acestor concepţiuni dela uscat şi impune-

cu forţa Mărei, a întârziat cu sute de veacuri mersul progresiv al umanităţei, şi a dat naştere la competiţiuni cari nu s'au putut stinge şi nu se vor termina, până ce realităţile de justiţie şi echitate pe cari le impune Marea, nu vor intra în spiritul tutulor raselor şi popoarelor.



Chiurasatul *Renown*.

Conceptul juridic maritim, născut din împrumutul instituţiunilor juridice terestre şi transplantat relaţiunilor şi raporturilor comerciale maritime, n'a putut dăinui în forma şi fondul original, fără adoptarea situaţiunilor de fapt cauzate de domeniul maritim.

In adevăr, dreptul în sine nu face decât să reguleze şi să dea viaţă raporturilor sociale ale căror aplicaţiuni, întocmai ca şi politica şi economia suferă acţiunea Mărei. In conceptul social modern, Marea apropie continentele. Raporturile cari se nasc din această funcţiune eminamente socială a Mărei vor trebui să se adapteze esenţei sale de ordin universal.

Marea a surescitat şi resuscită dreptul maritim.

Dezvoltarea şi evoluţiunea dreptului şi legislaţiunei maritime este un fapt destul de tardiv în istoria lumei. Primele noţiuni juridice maritime au apărut în momentul conflictului asupra conceptului despre Mare şi utilitatea ei, unele neamuri servindu-se de dânsa ca sursă de aprovizionare, altele considerând-o ca proprietate exclusivă altele ca o barieră contra invaziunilor barbare.

Atitudinea statelor către dreptul şi jurisdicţiunea maritimă a evoluat pe baze diferite. Aceasta nu şi-a încheiat unitatea sa în rosturile sale fundamentale.

Astfel, chestiunea principală a Libertăţei Mărilor şi legislaţiunea maritimă în timp de război, constitue încă o controversă în dreptul maritim.

Dreptul maritim cuprinde în sfera sa manifestările juridice create prin intermediul Mărei. Are un caracter fundamental internaţional şi se situază în dreptul gin-ţilor.

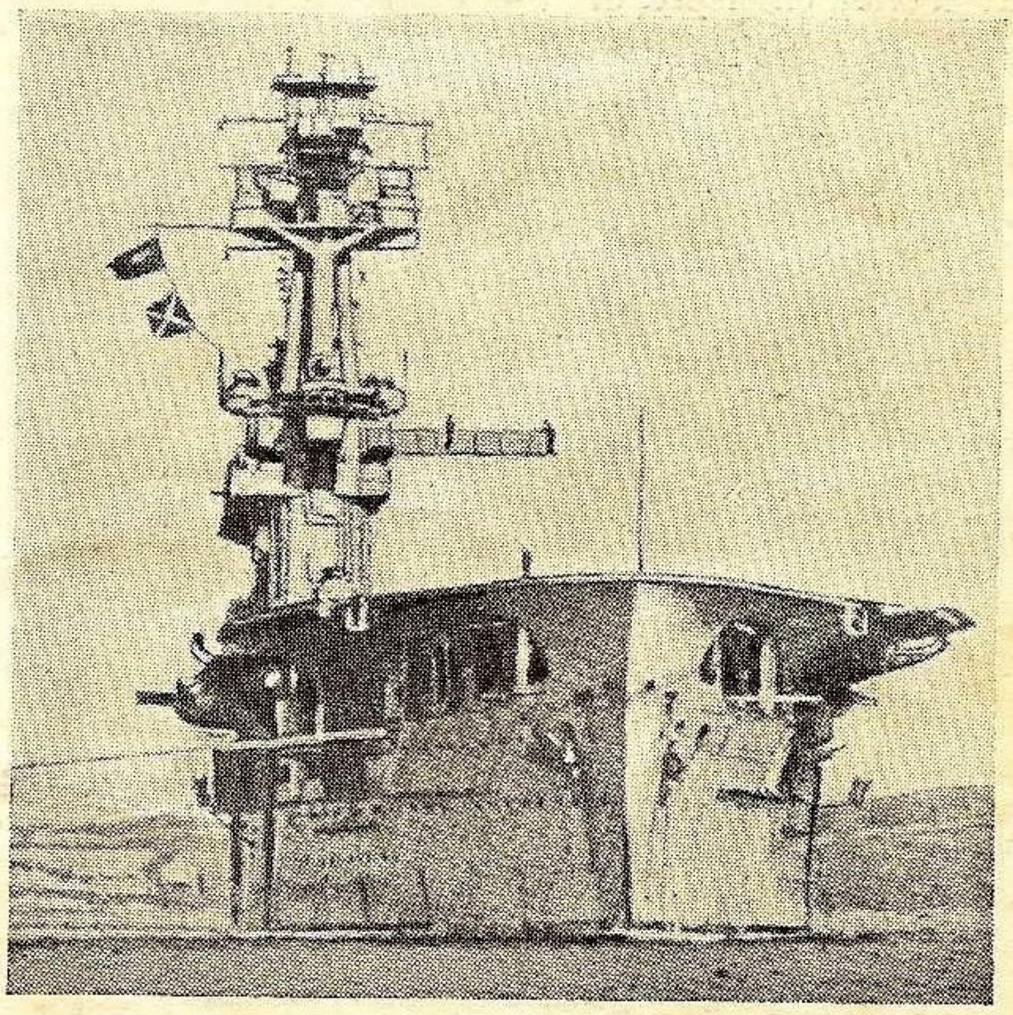
Din punct de vedere particularist se divide în drept maritim natural sau filozofic şi în dreptul maritim pozitiv. Acesta la rândul său este particular sau universal, cutumiar sau scris şi cuprinde ansamblul regulelor raportate timpului de pace sau război. El îşi trage izvoarele din principiile şi normele generale ale dreptului natural maritim, principii şi norme pe cari străduinţele omeneşti le descoperă şi le adaptează situaţiunilor şi raporturilor sociale.

Dreptul pozitiv este imaginea vieţei sociale, alta decât cea naturală. Pe când dreptul natural e permanent, dreptul pozitiv nu e decât o stare socială pasageră, susceptibil de influenţe şi adaptări ale mediului social.

Dreptul maritim pozitiv nu scapă acestor influenţe şi legi sociale. El este un produs social, care devine conştient prin solidaritatea nevoilor create de domeniul maritim. El se adaptează influenţat de natură care e perpetuă şi care cuprinde în ea principiile şi elementele fundamentale de a căror perfecţie caută să se apropie.

Cea mai mare parte a instituţiuniolr de drept maritim pozitiv sunt de dată recentă, afară de câteva cari au apărut din primele epoci ca aplicaţiuni ale transacţiunilor pe Mare.

Este cert că primele manifestări ale dreptului maritim îşi au origina în continuitatea instituţiunilor terestre. Din



Nava portavion *Eagle*.

cele mai vechi timpuri caravanele cari traversau deşerturile au simţit nevoia să sancţioneze uzurile privitoare la obligaţiunile şi drepturile celor ce acopereau marfa, apărând-o cu preţul vieţei lor şi celor cărora le aparţineau

bogăţiile transportate dealungul deşerturilor până la debuşeul lor.

Analogia în transporturile mercantile pe Mare e logică, condiţiunile de protecţiune pentru flotele comerciale erau asemănătoare cu ale caravanelor terestre.

Cele mai vechi obiceiuri în dreptul martim sunt cele referitoare la regulele asupra avariilor, contribuţiunilor şi aruncărei încărcăturei în Mare pentru salvarea navei ,i personalului.

Totuşi, din cauza mediului marin, elementul cutumiar terestru a suferit o modificare esenţia ă. In adevăr îndată ce furtuna, abordajul sau alte cauze majore datorite naturei au intrat în joc, ameninţând soarta transportului, omul a simţit nevoia să arunce marfa şi încărcătura în Mare spre a salva echipajele şi nava dela o pieire sigură.

Este cea mai reală ilustraţiune a modului cum acţionează Marea şi cum conceptul de drept împrumutat dela uscat se adaptează influenţei elementului natural.

Aceste regule de drept maritim, sunt cunoscute sub numele de *Dreptul Rhodian*.

Abandonul mărfei şi încărcării nu se justifică în drept decât ca un determinat şi reactiv pentru salvarea vasului dela un pericol comun, fără de care cauză majoră nu se poate justifica echitabila contribuţiune a suportărei pagubei şi câştigului de către armator, proprietarul mărfei şi navei.

Acest exemplu caracteristic influenţei mărei asupra dreptului îl găsim şi în obiceiurile navigatorilor orientului asiatic, şi adevereşte că principiile mari sunt unitare şi în ştiinţa juridică.

„Communis periculi removendi cauza", abandonul navei şi asigurările le găsim şi la instituţiunile indiene şi malayeze în secolul al XII-lea, şi sunt identice cu dispoziţiunile Dreptului Maritim la Romani, care este reflectul dreptului cutumiar maritim Rhodian la baza căruia se găseşte influenţa civilizaţiei Feneciene. Cu drept spune d-l Ernest Nys : „L'Esprit de la Phenicie vit dans le droit commercial et dans le systeme Colonial du monde moderne. Le corp de la Phenicie vit dans les populations maritimes des côtes de la Mediterranéé".

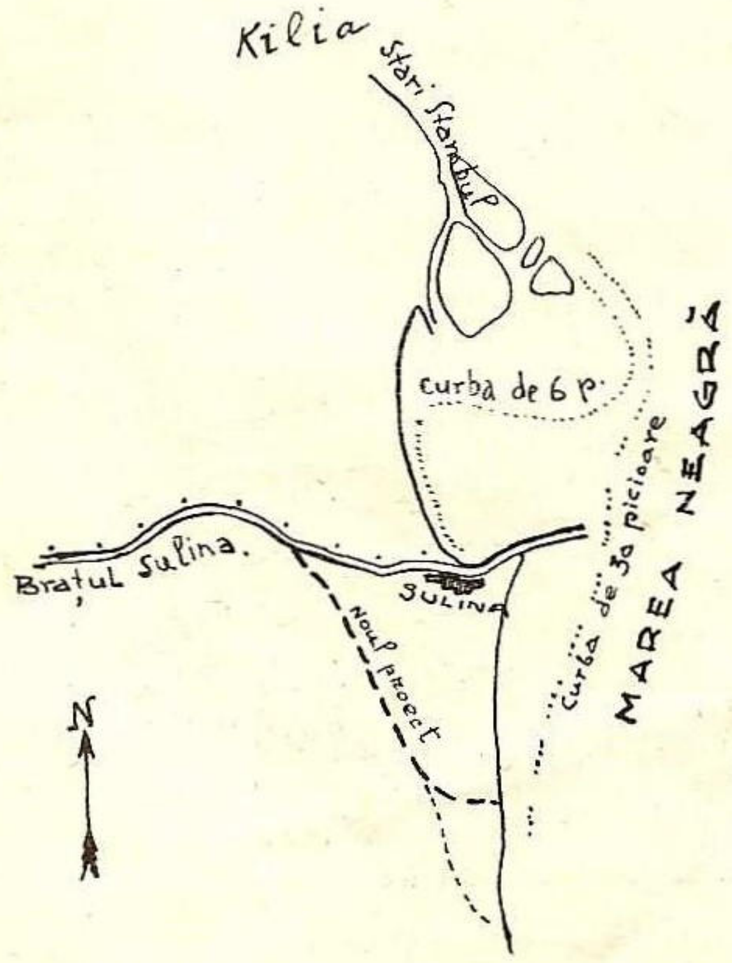
Secretul grandioaselor operaţiuni comerciale ale Fenicienilor consta nu numai în nativitatea calităţilor de navigaţie şi neîntrecuţi comercianţi, ci şi în faptul că dreptul cutumiar Fenician, produs al influenţei Mărei asupra transacţiuni'or comerciale maritime, a ştiut să se adapteze realităţilor şi să fie transmis Grecilor şi Romanilor.

(Va urma)

Cpt. C-dor P. FUNDĂŢEANU

Proiect de lucrări noui la Gura Sulinei

Lucrările nouilor diguri la Sulina sunt ameninţate, aşa încât în circa cincisprezece ani, bancurile dela Stari Stambul pot împotmoli eventual gura Sulinei.



Stari Stambulul este braţul cel mai puternic al Deltei Kilia şi cel mai dinspre miază-zi. Orientarea lui este aproape Nord-Sud şi debitul puternic de apă şi nisip, constitue un pericol permanent pentru gura Sulinei, către care se întreaptă cu paşi repezi.

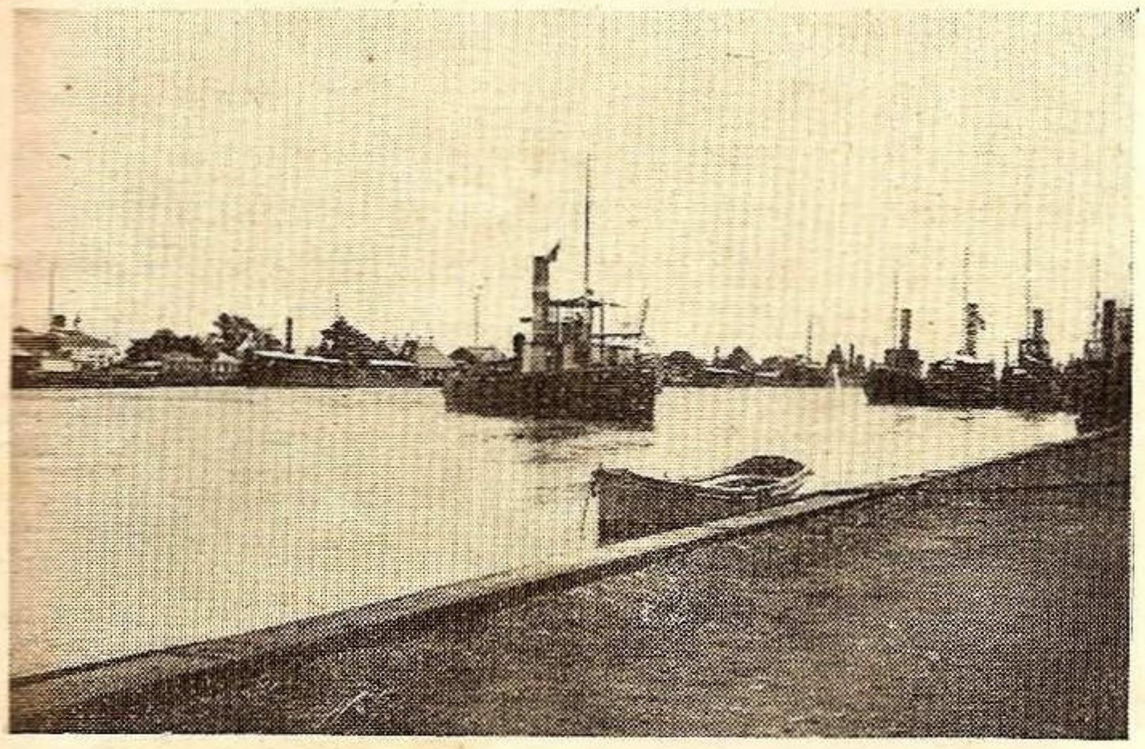
Fenomenele hidraulice nu se pot prevedea cu preciziune. Technicienii nu pot afirma cu exactitate ce s'ar întâmpla dacă s'ar prelungi digurile la Sulina cu încă două sau trei mile. Ar veni oare bancul Stari Stambul în spre larg, la orice distanţă ? In acelaş chip, nu îndrăsnesc să abată prin lucrări apele Stari Stambulului pe alt braţ. Care va fi efectul din punctul de vedere al aluviunilor şi al inundărei eventuale al întregei regiuni ? Tatonările şi experienţa sunt călăuzele cele mai bune, în lucrările de apă şi nicăeri ca aci nu se aplică proverbul că prudenţa e mama înţelepciunei.

Comisiunea Europeană a Dunărei, care are menirea de a asigura navigabilitatea pe fluviu şi la guri'e lui, este în situaţie delicată din multe puncte de vedere. Pericolul apropierei bancului Stari Stambul e iminent, fonduri nu sunt, lucrări hazardate nu poate încerca temându-se de rezultat, în inacţiune nu poate sta, căci aceasta ar echivala cu incapacitatea.

Inginerul şef a făcut propunerea de a tăia un canal care ar pleca dela mila 3,5 de pe braţul Sulina şi ar eşi la milla 5, la mare, la sud de Sulina. Propunerea are şanse de reuşită fiind moderată şi puţin costisitoare. Se fuge astfel spre sud, în o baie care s'a menţinut de zeci de ani, sau chiar s'a adâncit. S'au început studii, planuri, forage. Probabil că în Maiu 1932 se va cere şi avizul inginerilor consultanţi în această chestiune.

Pentru soluții mari nu sunt parale nici la stat, nici la Comisiune.

Nimic nu împiedică ca peste 40 sau 50 de ani să se creieze din acest canal o derivație care să meargă mai la Sud.



Portul Sulina

Cum în domeniul vorbelor nu se poate sta și nici bani nu sunt pentru lucrări mai mari, acest proiect are șanse de reușită, întrucât Comisiunea are și personal și materialul de dragaj necesar pentru realizarea lui.

A aplica acest proiect cu derivații, ecluze și anexe hazardate și costisitoare ar fi o greșală.

Avantajul acestui proiect este că se poate realiza cu mijloace mai reduse. El ar costa între 25 și 30 de milioane de lei aur, pe când lucrarea brațului Sf. Gheorghe ar putea costa de zece ori mai mult.

Este interesant de văzut la ce soluțiune se vor opri inginerii consultanți. Pericolul semnalat la început ar putea fi ocolit poate dacă s'ar abate apele Stari Stambulului în mod progresiv. Este timp ca prin tatonări și studii continue timp de 5 la 8 ani, să se vadă ce efect are abaterea progresivă a apelor brațu'ui Stari Stambul asupra avansării bancului spre Sulina ca și asupra regiunei Kilia-Vâlcov. Până atunci digurile dela Sulina se vor prelungi tot mai mult.

Astăzi curba de șase picioare este la două mille la Nord de Sulina. Dacă în zece ani ajunge la o millă și în cincisprezece ani, prin abaterea Stari Stambulului, curba rămâne cam la aceeași distanță, iar digurile ar fi în acest interval prelungite încet, încet, până la o milă și jumătate spre larg, poate că regimul apelor și-ar găsi din nou un echilibru în acest interval de cincisprezece ani. Mărind debitul altor guri ale deltei Kilia nu este exclus să ne găsim în situația de acum 20 sau 30 de ani.

Se vor face studii și încercări. Bara la Sulina este încă foarte bună, dovadă că avem 25 de picioare adâncime. Pentru un debit ca acel al gurei Sulina și pentru o lărgime atât de redusă, niciodată nu vom putea aduce aci transatlantice. Dela corăbiile de 100 de tone de acum 75 ani, și cari totuși se puneau pe uscat, am ajuns astăzi la vase care încarcă 10.000 de tone, e destul. După cum la Porțile de Fer sau la Viena nu pot ajunge vase cu pescaj de 20 de picioare, tot așa pe Dunărea maritimă nu e nevoie de vase de 20.000 de tone. Portul nostru maritim Constanța nu le poate cuprinde, dece să cerem fluviului să le poată cuprinde ?

Ne fiind bani e probabil să ne oprim la păstrarea celor ce avem, încercând să ameliorăm situația, ținând pericolul la distanță. Alte generații cu resurse mai mari vor încerca soluții mai eroice.

R. N.

SALONUL NAUTIC DIN PARIS

După saloanele oficiale de pictură, care sunt și cele mai vechi, după saloanele de automobile și aviație care au luat ființă după război, apare acum șase ani salonul nautic, un fel de expoziție anuală de bărci, șalupe, motoare și tot ce interesează activitatea și sporturile de apă.

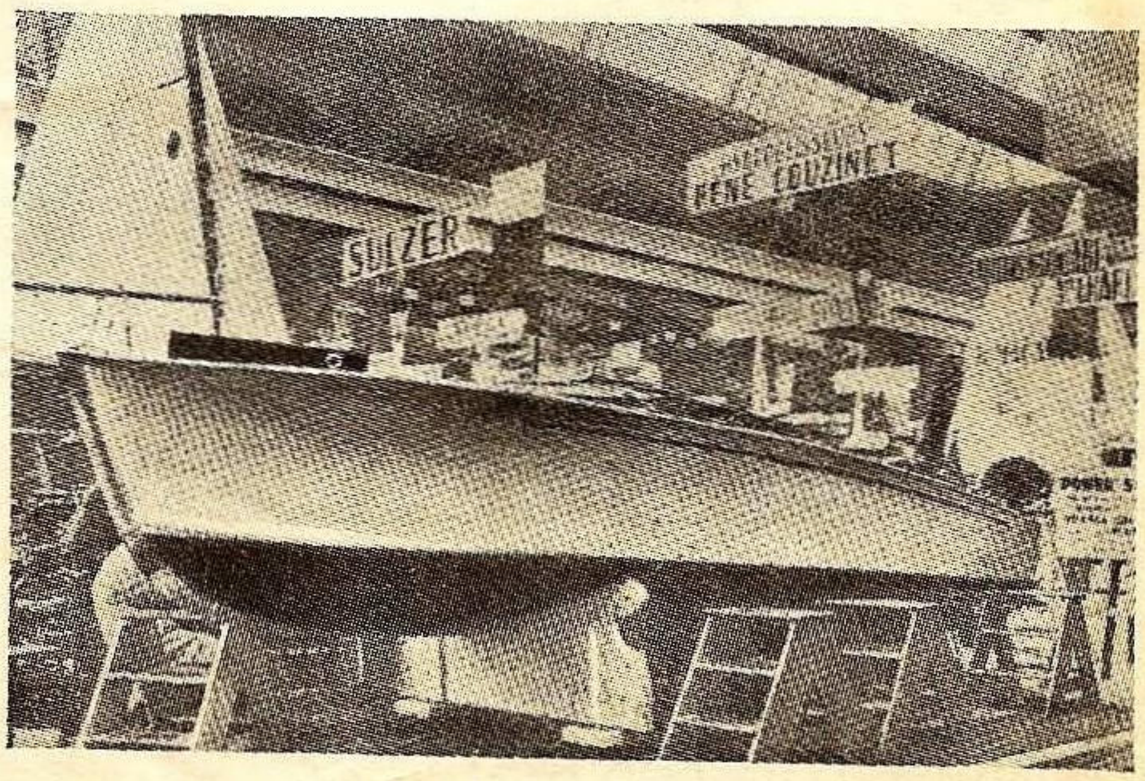
Inființarea lui nu este decât o nouă dovadă de desvoltare ce au luat aceste sporturi.

Acolo, între nenumăratele standuri ale expozanților, vom găsi dela yacht, barcă sau șalupă, până la farfuriile ce sunt proprii întrebuințării la bord, toate obiectele necesare acestui sport.

In afară de ambarcațiuni, motoare, greement și lucruri ce aparțin navigației, standuri speciale au expuse și colecționate lucrările literare recente marinărești, pictura marină și obiecte de artă cu subiecte de marină.

O lume și un aer de *mare* bate în saloanele dela *Grand Palais*.

In jurul podului Alexandru roesc de 6 ani la epoca salonului sute de tot felul de yachturi și bărcuțe. Mulți care până acum nu s'ar fi interesat de asemenea lucruri, astăzi împinși de curiozitate, mâine pentrucă vor găsi interesant, ajung să intre puțin câte puțin în misterele navigației, să câștige gust pentru un nou sport și să devie



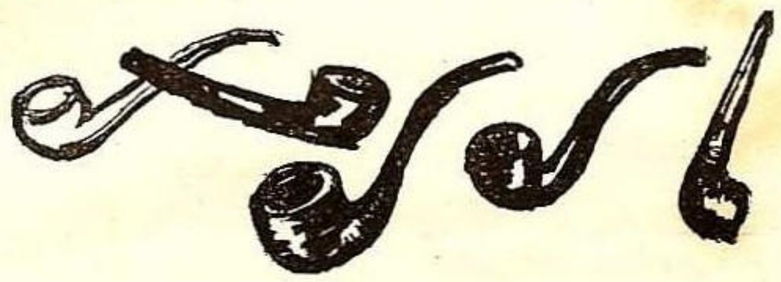
Vedere dela Salon

Glume

Nici o meserie nu are un caracter mai internaţional ca marina. Iată o dovadă găsită într'o revistă străină :

Un vas, fiind prins făcând contrabandă, a fost anchetat de autorităţile maritime, care din cercetările făcute constată :

— La interogatoriu secundului, care este veritabilul comandant al acestui vas şi care vorbeşte corect franţuzeşte, s'a dovedit că el este sârb, născut în Muntenegru, crescut în Germania, fost ofiţer în marina turcă, naturalizat argentinian. Declară că din iubire pentru Franţa, şi-a oferit serviciile la o casă spaniolă pentru a lua comanda unui bastiment Grec. Nu a fost posibil a i-se scoate nici o altă declaraţie, decât numai protestări solemne de credinţă, de onoare, şi de respect către drapelul vasului său...



Pipele

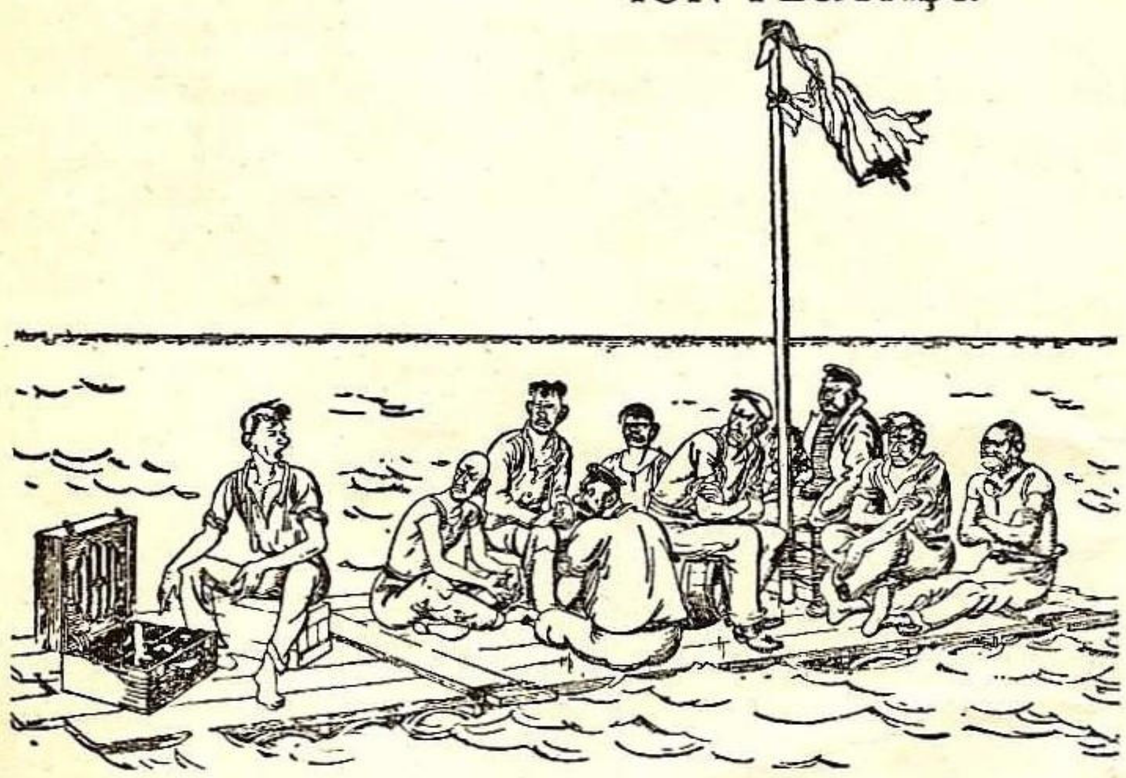
Cabine mea ornată e cu pipe,
Ce toate sunt cu nume încrustate ;
Cu nume scumpe, dar acum uitate...
(Amoruri mari, mai mici, sau chiar de clipe).

Adeseori fiori de voluptate,
Când le privesc, încep să se 'nfiripe
Şi par'c'aud cum toate 'ncep să ţipe
Ca 'ntr'un harem sunt astăzi adunate...

Din câte am, doar' una-i „favorită".
Ea reprezintă ultima-mi iubită...
Din ea îmi place ca să sorb otravă.

Şi să o simt cum arde de... mânie,
Căci, vezi, pesemne, biata pipă ştie
Că, din sultană, va ajunge sclavă !

ION PLUTAŞU



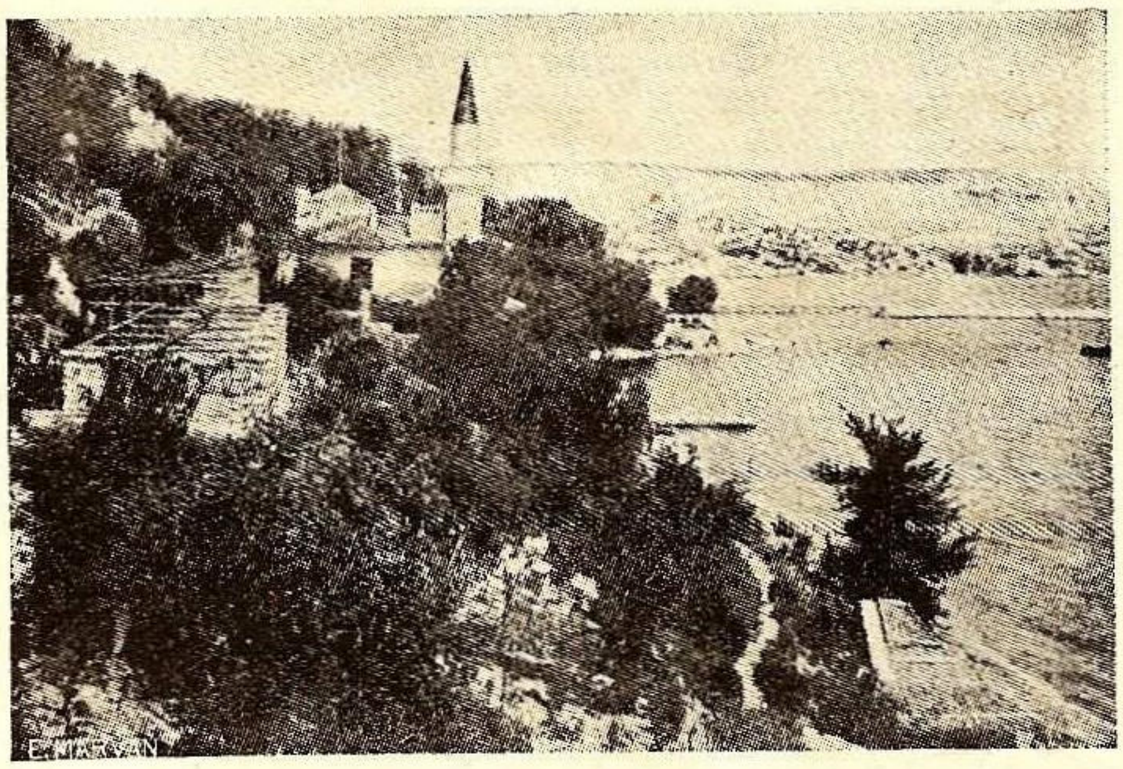
Radio în ajutorul naufragiaţilor

Naufragiaţi pe o plută în largul mării. Unica consolare e aparatul de radio, la care nemâncaţii de trei zi'e aud :

— Aţi gustat muştarul „Flora". E delicios ! Deschide pofta de mâncare .

(Excelsior)

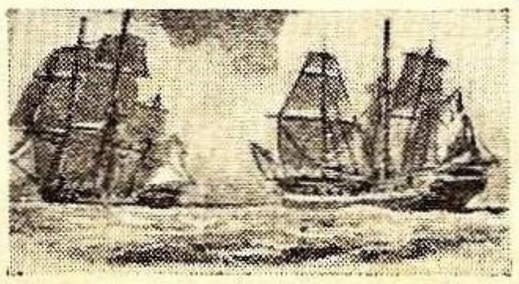
LITERATURĂ



Răsărit...

Doarme, calm, ca pe o hartă,
Balcicul, — şi 'n umbra pală,
marea, jos, abia suspină,
când sub boarea matinală,
doar cascadele se ceartă
în surdină...
Pe vapor, sun' o siflie
un semnal prelung şi tace,
dar ecoul îi reface
notele, pe altă cheie...
Noaptea îşi târăşte sacra
mantie, pe reliefuri,
rupe-un văl de pe Kaliacra,
dinspre Varna rupe două
şi din tainice ghergheſuri
cerne
boabe mici de rouă...
Ca în orişice pasteluri,
astrul zilelor răsare
mândru, înfocat şi mare —
şi din sfera lui divină
lasă, galanton, lumină,
pe-ale umbrelor cerneluri...
De odat' tresare firea...
Sus, în mahalaua turcă,
doi măgari cam au de furcă...
Un matroz, pe vas, de veghe,
— depărtare de o leghe —
le recepţionează ştirea,
frământându-şi ochii roşi :
— Aiurusum, bre, cocoşi !...

Dom' Maistăr



TRIBUTUL MĂRII!

24 Decembrie 192...

Ora 4 p. m.

Orizont întunecat.

Ne aflăm la . . . . — Dracu ştie unde ne aflăm, şi Căpitanul trânti tocul peste jurnalul de bord, în care pentru prima oară după 20 de ani de navigaţie, nu putea scrie locul în care se afla. Trăgându-şi şapca pe ochi, eşi afară din camera hărţilor. O răsbufnire de vânt, îl ţintui de copastie, gata să-l trântească de pe puntea de comandă. Cu mâna încleştată de marginea balustradei, se fixă apoi bine cu picioarele pe punte şi privi întrebător la secundul care scruta zarea posomorât.

— Nimic domnule căpitan, nimic. Cuvintele erau smulse de vânt ajungând frânturi la urechile comandantului... Da... da... Nimic, de 3 zile nu auzea decât acest cuvânt anchilozat de şueratul vântului şi acum, mai mult ca oricând îi pătrundea înţelesul. Câte nu prevestea acest nimic. Foamea, frigul, agonia chinuitoare a unor fiinţe, care nu mai putea spera niciun ajutor dela semenii lor. Când pornise din Constantinopol spre ţară, nu făcuse provizii de alimente, avea la bord hrană pe 3 zile pentru întreg echipagiu. Doar făcuse acest drum de zeci de ori şi niciodată valurile Mării Negre nu-l oprise în drum şi acum, după ce trecuse mai mult de jumătate din cale, când era aproape convins că a ajuns, iată-l împins înapoi, rătăcind pe mare în voia valurilor, neputând nici măcar să întoarcă pentru aş căuta un adăpost. S'ar fi lipsit de mulţumirea de aş vedea copii jucând împrejurul pomului de Crăciun, bucurându-se de darurile aduse de tătucu din ţara negrilor, dar nu putea întoarce, trebuia să ţină piept valuri'or, pentru a salva viaţa oamenilor săi — şi ca împins de un resort, Căpitanul, se repezi la portavoce, chemând atenţiunea mecanicilor. Comanda sună răguşit prin tubul acustic.

— Toată forţa înainte... Daţi maximum de viteză.

Jos mecanicul de serviciu, după primirea comenzii, rămase un moment nehotărât, apoi se îndreptă spre uşa care ducea în sala cazanelor. Se uită la manometru... 13 gr. Ridicaţi presiunea la 15. Mai mult nu se putea. Cunoştea îndeajuns limita de rezistenţă a căldărilor, ar fi însemnat să-şi grăbească sfârşitul printr'o explozie.

— Aţi auzit băeţi ? Nici-o linie mai sus de 15. Ştergându-şi fruntea brobonată de sudoare, se rezemă de bara de apărare, privind fără să înţeleagă la axul helicei, care se pierdea învârtindu-se în semiobscuritatea ce domnea în tunel.

Şueratul porta-vocii îl trezi din prostaţia în care căzuse, se apropie răspunzând semnalului... Da... ...Cum ?... Cărbuni ? ? — După o scurtă reflecţie mecanicul răspunse : — Mai avem pentru 24 ore, ba nu, pentru 20... S'a mărit viteza... aşa că, înţelegeţi puţină economie... Nu ?... Bine.

Sus la comandă, Căpitanul murmura, Economie... Nu... nu trebuia făcută nici-o rezervă. Va da ordin să ardă totul : Cabine, Bigi, Bucaporţi, absolut totul de va fi nevoie, dar trebuia să lupte. Şi ecoul gândurilor sale se prezenta sub forma deslănţuirei elementelor. Furtună în sufletul Căpitanului, furtună pe mare.

Valuri uriaşe, mânate de furia vântului, se năpusteau cu izbituri surde în coastele vaporului. Urletele mării, se împleteau cu scârţâitul fierăriilor de pe vapor într'o tânguire prelungă.

Prin mărirea vitezei, prova îmbarca apă. Munţi întregi, treceau pe deasupra vinciurilor, oprindu-se în cabinele de sub puntea de comandă. Simţeai cum vaporul, întâmpinând obstacolul, se oprea scurt pentru câteva clipe, apoi încălecând primul val, rămânea cu toată prova suspendată în bătaia vântului, deasupra prăpastiei, în care se avânta în clipa următoare. De fiecare dată aveai viziunea tabloului înspăimântător, că te coborai în adânc, fără a putea reveni la suprafaţă. Un gol stăruitor în stomac, îţi dădea o greaţă de nesuferit. Te simţeai uşor şi trebuia să te agăţi cu mâinile de ceva, pentru a nu rămâne în vid. Aceasta dura o clipă sau o veşnicie, nu puteai măsura timpul, judecata se oprea, o aşteptare chinuitoare, vecină cu nebunia, punea stăpânire pe simţurile tuturora. Iar când vasul atingea fundul prăpastiei, simţeai cum greutatea corpului, dublată prin cădere, nu mai putea fi susţinută de încheeturile picioarelor, genuchii se îndoiau şi din nou trebuia să te agăţi cu mâinile, de astă dată pentru a nu aluneca jos. In acel moment, ochii se îndreptau instinctiv asupra provei, deasupra căreia se ridica cu sute şi mii de creste muntele de apă. O izbitură surdă ce cutremura totul şi nu mai zăreai decât un clocot fosforescent, jucând în mod îngrozitor. Apoi, încet, gemând şi tremurând, ca un animal rănit, vaporul se ridica plin de apă, arătându-şi formele întunecoase conturate de albeaţa spumoasă a valului sfărâmat.

S'ar fi zis, că în noaptea aceea de Crăciun, doi monştrii din Apocalips se luptau pe viaţă şi moarte, cu furia desnădejdei.

Marinarii, cu feţele livide se ghemuiseră deasupra luminatorului dela coş. Nu mai vorbea nimeni. Doar asistentul, un mic marinar, se frământa neliniştit. Să se ducă? sau nu ! Da. Trebuia să se ducă. Şi încet, cu băgare de seamă, pentru a nu deştepta atenţiunea celorlalţi, se furişe pe galeria bărcilor.

„Doamne Dumnezeule ajută-mi", şopti el şi încălecând balustrada sări jos pe covertă, repezindu-se prin şuvoaiele de apă spre scara catargului. Urcă cu repeziciune câteva trepte. Un val năpraznic îl sili să se cramponeze de sart. A trecut. Ud până la piele, luptându-se cu vântul care căuta să-l zmulgă, se urca treaptă cu treaptă.

Frigul îl pătrunsese până la oase. Cu membrele amorţite, asistentul se căţără până sus în gabie. Aci cuprinzând cu dreapta catargul, încercă cu stânga să-şi apere faţa de tăria vântului în timp ce cu ochii sfredelea întunericul... Colo... O lumină.. Şi întinse braţul, ca pentru a o fixa în spaţiu. Dar în momentul următor rămase împietrit. Cu ochii măriţi căuta să prindă raza de lumină care nu mai sclipea. Să fi fost numai o părere ?! Numai o iluzie a creerului său zdruncinat ? — Ba nu. Lumina a apărut din nou, a văzut-o bine, nu mai încăpea nici-o îndoială. Şi plin de bucurie strigă din vârful catargului : *Farul... se vede Farul !*

— Farul ?... Unde ?!... Pe punte se produse învălmăşală. Fiecare căuta să-l vadă. Intrebările se încrucişeau dela un capăt la celălalt.

— Cine l'a văzut ?... Unde este ?... Ce far ?...

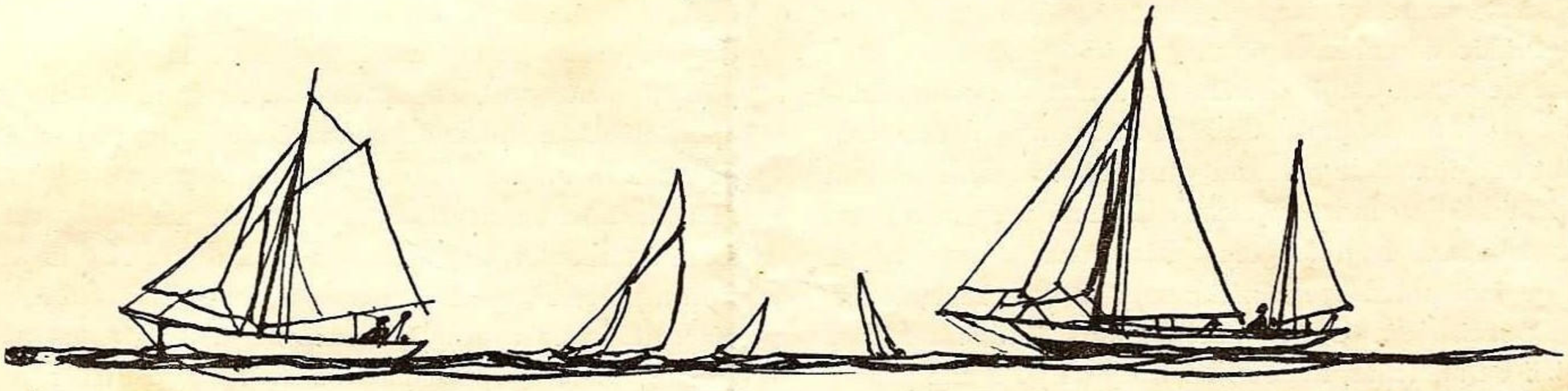
— La stânga... La stânga... Drept la jumătatea vaporului, veni lămurirea din întunericul nopţei.

Căpitanului nu-i venea să creadă... Cum ? ! ! La stânga ? ? Aşadar trecuse de el... Şi acolo... înainte.. moartea pândea printre stâncile dela.....

Ca un fulger, se întoarse către timonier. Banda Tribord.

Lanţul cârmei hurui prelung. Şi în timp ce vaporul balansând îşi schimba direcţia ; Micul Marinar, cu trupul înţepenit de frig, ne mai putând rezista zguduiturilor, se rostogoli din vârful catargului în întuneric.

Marea îşi luase tributul. SPRING.



CRONICA

Marina Yougoslavă

Modernizarea porturilor, şantierelor, desvoltarea turismului

Portul Susak. — Este portul Yugoslav cel mai în Nord şi vecin cu portul italian Fiume având o poziţie avantagioasă şi cu un hinterland destul de ridicat. Are o adâncime până la 10 metri, şi prin el se exportează produsele agricole şi lemne. Din cauza situaţiunei lui va atrage tot transitul jugoslav, şi de aceea statul caută să-l modernizeze. Acest port împreună cu porturile vecine Bakar şi mai ales portul Martinscia, care este în spatele lui, va deveni un mănunchiu de porturi, cari vor putea depozita mari cantităţi de lemne, cereale şi alte mărfuri. Amenajarea şi modernizarea acestor porturi, cu linii ferate între ele va costa peste 80.000.000 dinari şi vor putea manipula anual un milion de tone de mărfuri. Va avea o administraţie autonomă şi va fi legat cu linii de vapoare regulate pentru toate direcţiile, inclusiv New-York, Rio de Janeiro, Buenos-Ayres, etc. Acest port va deservi, din cauza situaţiunei lui şi o parte din tranzitul statelor din Europa Centrală mai ales Cehoslovaciei, în detrimentul porturilor Trieste şi Fiume care aveau până acum monopolul tranzitului pentru ţările din Europa Centrală.

Asemenea se modernizează şi porturile Spalato şi Gravosa, însă îmi lipsesc detalii pe cari le voi da ulterior.

Şantierele Navale din porturile Dalmaţiene. — Inainte de război în porturile dalmaţiene, cari azi aparţin Jugoslaviei se găseau mai multe şantiere Austriace şi Ungare. In timpul războiului s'au mărit, devenind adevărate arsenale, însă după război a trebuit să fie închise, fiindcă şantierele din Triest, Monfalcone, Veneţia, etc., având la dispoziţie bani din partea Statului Italian şi făcând diverse înlesniri de plată şi preţuri mici, au acaparat construcţiunile de vase comerciale şi de război precum şi reparaţiunile vaselor a mai multor state, Din cauza înlesnirilor şi a aproprierei, erau atrase acolo şi vasele jugoslave pentru reparaţiunile lor anuale şi desigur că acest lucru nu putea fi pe placul armatorilor şi statului jugoslav.

De aceia după atâţia ani de neactivitate, pe când multe alte şantiere închid porţile lor din cauza crizei mondiale, statul jugoslav s'a gândit să refacă industria naţională a fierului şi a construcţiilor navale, industrii strâns legate cu industria armamentelor, pentru a servi nu numai construcţia şi repararea vaselor comerciale, dar şi pentru flota lui de război, pe care desigur, paralel cu cea comercială, o modernizează şi o măreşte cu noi unităţi în fiecare an. Ministrul de Comerţ şi de Industrie, a avut în luna Iunie mai multe întrevederi şi consfătuiri cu specialişti şi cei interesaţi în aceste două industrii, şi a reuşit să asigure pentru aceste industrii concursul francezilor şi englezilor. Pentru a încuraja industria construcţiilor navale guvernul jugoslav acordă şantierelor navale subvenţiuni destul de importante, pe o perioadă de 20 ani, obligând şantierele să construiască vase noi până la 15.000 tone gross anual, adică în total se vor construi vase de 300.000 tone gross. Aceste subvenţiuni sunt egale pentru şantierele din litoralul Jugoslaviei şi pentru orice tip de vas comercial, poştal sau de război cu o capacitate minimă de 50 tone gross. Se acordă subvenţiuni şi pentru maşinile acestor vase cu obligaţia că aceste maşini să fie construite pe pământul Jugoslaviei.

Orice material sau combustibil importat din străinătate pentru aceste şantiere, nu va plăti nici-o taxă de import, iar c. f. jugoslave, vor face tarife speciale pentru orice material sau materie primă. Dar guvernul jugoslav a întins sacrificiile sale şi mai departe. Pe o perioadă de 20 ani sunt scutite de orice impozit sau taxe către stat, şantierele şi noile vase ce vor fi construite. Pentru acest din urmă gest al guvernului jugoslav voi reveni şi voi arăta necesitatea că această scutire trebuie să vie şi la noi cât mai curând posibil.

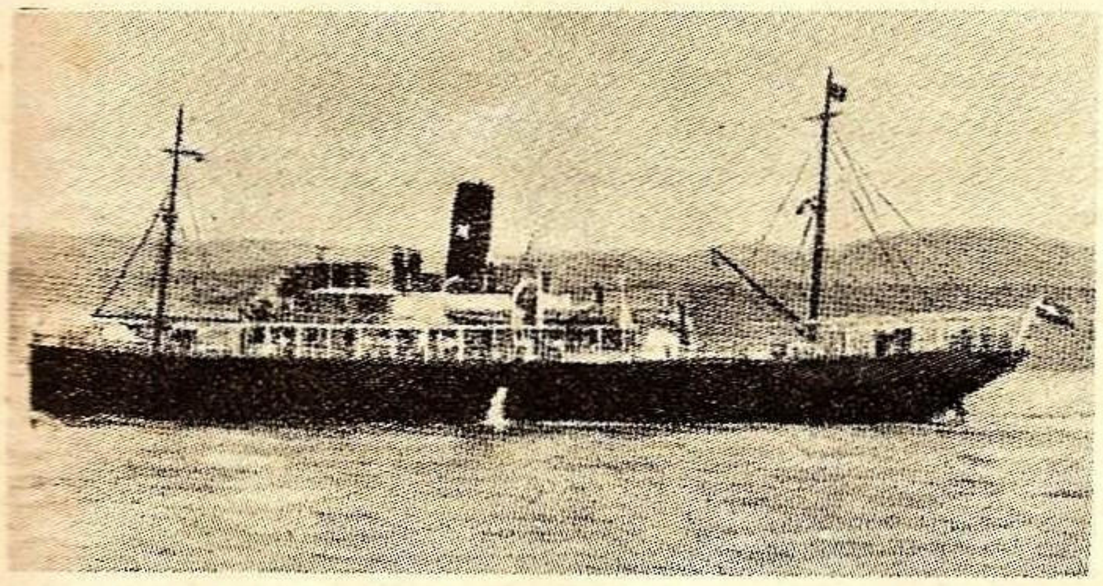
Sumele ce plăteşte statul ca subvenţiuni sunt următoarele : 600 de dinari de fiecare tonă gross pentru orice vas de fier sau oţel şi 120 dinari de fiecare 100 kgr. greutate pentru maşinile lor, 210 dinari

pentru vase cu vele şi 150 dinari pentru vase cu lemn cu sau fără maşină. Toate aceste subvenţiuni sunt acordate cu condiţia ca 50 a sută din materialul întrebuinţat să fie făcut de industriile din ţară, şi dacă materialul întrebuinţat, va fi mai mult de 50% de fabricaţiune indigenă, subvenţia se va mări cu circa 10% peste cotele de mai sus.

S'a creiat la Spalato un oficiu special, paentru a supraveghia şi controla toate construcţiunile navale precum şi pentru orice permis de import ce va fi necesar.

In urma acestor subvenţiuni s'a format la Belgrad *„Societatea Jugoslavă pentru construcţiuni şi repararea vapoarelor"* cu un capital de 6.000.000 dinari şi care societate a luat deja în primire fostul şantier naval austriac „Marjan" din Spalato. Această societate va conlucra cu societatea franceză *„Ateliers et chantiers de Loire"*, care va reface, mări şi moderniza şantierul Marjan în scurt timp pentru a putea începe construcţiunile şi repararea vaselor.

Asemenea şi casa engleză *„Yarrow" & Co. Ltd"* din Glascow a luat în primire şantierul *„Kraleijevice"* de lângă Fiume tot pentru construcţiuni şi reparaţiuni. Acest din urmă şantier se zice că a fost construit acum 100 de ani de englezi.



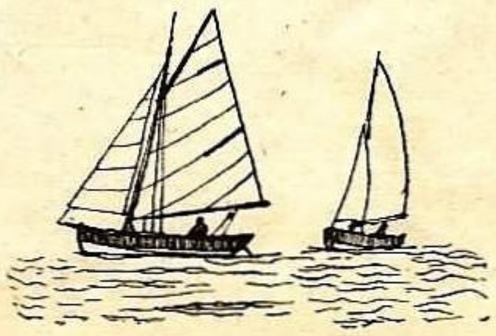
Pachebot Jugoslav

Printre aceste măsuri şi sacrificii, vecina noastră Jugoslavia în scurt timp va redeschide şantierele sale şi cu ajutorul technicienilor streini şi a capitalului străin va fi scutită în viitor să mai recurgă la şantiere streine pentru construcţia şi repararea vaselor sale comerciale şi de război.

Astfel procedează statele pentru punerea în valoare a tuturor industriilor lor şi în special pentru industriile lor maritime care totdeauna au fost şi sunt unice şi cele mai bune resurse de venituri pentru mai multe state mici şi mari din Europa şi alte Continente.

Turismul. — După cum se ştie coastele Dalmaţiene sunt foarte frumoase şi pitoreşti şi atrag vizita multor excursionişti în tot timpul anului. Statul jugoslav nu a neglijat să exploateze nici această sursă naturală şi pentru acest scop au fost construite mai multe hoteluri speciale în porturi Dalmatine. Acum în urmă faţă de numărul mare al excursioniştilor, a fost cumpărat un mare vapor englez de 17.000 tone deplasament şi cu multe locuri de pasageri dându-i numele de „Kralitza Marija", botezat de însăşi Regina Maria. In afară de această mare unitate care va face excursiuni în toată Mediterana, societăţile jugoslave mai dispun şi de alte unităţi mai mici foarte luxoase şi noi, pentru excursiuni pe Adriatica şi Levant, vase ce au peste 18 noduri viteza, ca *„Prestolonasljednik Petar"* lansat anul acesta în Anglia, iar acum în urmă au fost comandate şi alte vase cu o viteză de 20 noduri.

S. VAGLIANATOS



Situaţia flotei comerciale maritime române faţă de flota mondială

Studiând situaţia flotei comerciale maritime mondiale, pe anul 1931, redată în următorul tablou, întocmit după datele lui „Lloyd's

Clasificaţia	T A R A	Numărul vapoarelor	Tonajul brut	Coeficient din tonaj mondial
1	Anglia	9.910	23.127.31t	33,924
2	Statele Unite	3.386	12.802.252	18,912
3	Japonia	1.969	4,276.314	6,273
4	Germania	2.151	4.226.052	6,199
5	Norvegia	1.981	4.061.629	5,958
6	Franţa	1.521	3.513.179	5,153
7	Italia	1.101	3.273.525	4,802
8	Olanda	1.410	3.111.357	4.564
9	Suedia	1.339	1.678.776	2,462
10	Grecia	569	1.460.094	2,142
11	Spania	771	1.211.817	1,777
12	Danemarca	677	1,133.201	1.662
13	Rusia Sovietică . . .	383	600.836	0,891
14	Belgia	234	542.432	0,796
15	Brazilia	297	493.943	0,724
16	Jugoslavia	180	361.365	0,5..0
17	China	229	331.849	0,487
18	Argentina	299	303.338	0,445
19	Portugalia	176	254.258	0,373
20	Finlanda	223	244.357	0,359
21	Letonia	117	205.102	0,301
22	Polonia	41	204.726	0,301
23	Chili	113	180.115	0,264
24	Turcia	190	179.286	0 203
25	Diferite ţări	307	244.766	0,360
26	între cari şi ROMÂNIA	20	62.276	0,090
	Total . . .	29.624	68.174.180	100 %

Register" se vede mica flotă a ţărei noastre nici nu este specificată separat, ca alte ţări c uflote mai numeroase, ci este înglobată cu altele, sub titlul de „diferite ţări".

Pentru ca cititorii să fie edificaţi asupra situaţiei exacte a flotei noastre comerciale, am explicat noi, în tabloul ce dăm mai sus, că această flotă este reprezentată de numai 20 vapoare, având un tonaj brut total de 62.278 tone, faţă de totalul flotei comerciale maritime mondiale, care numără 29.624 vapoare, însumând un tonaj brut total de 62.278 tone, faţă de totalul flotei comerciale maritime mondiale, care numără 29.624 vapoare, însumând un tonaj brut de 68..174.180 tone, şi prin urmare tonajul vapoarelor noastre maritime reprezintă abia 0,090% din tonajul mondial.

Spre a fi mai explicaţi, arătăm că la un număr de 1.481 vapoare 1 singur vapor revine pavilionului român, sau dintr'un tonaj brut de 1.095 tone, 1 singură tonă revine, în proporţie, pentru vapoarele româneşti.

Aşa stând lucrurile, trebue să recunoaştem, cu durere în suflet, că situaţia flotei noastre maritime comerciale este cu mult inferioară altor ţări, chiar mai puţin maritime ca a noastră.

Fără a fi invidioşi, remarcăm că vecina noastră Jugoslavia, care deşi imediat după războiu nu poseda nici un vapor comercial (afară de un număr neînsemnat de mici vase de cabotaj, rămase dela Austriaci) astăzi, adică după abia 13 ani, dispune de o flotă comercială apreciabilă, numărând 180 vapoare cu un tonaj brut de 361.365 tone, adică aproape de şase ori mai mult ca noi. De asemenea şi Polonia, care niciodată n'a contat ca ţară maritimă, dispune azi de 41 vapoare, reprezentând un tonaj brut de 204.716 tone, adică peste trei ori mai mare ca al nostru.

Această situaţie de inferioritate a flotei noastre maritime comer-

ciale ar fi timp să înceteze şi cei cu stare ar trebui să se gândească serios că un eventual plasament, ce ar face în vapoare maritime. ar fi nu numai un plasament absolut sigur dar şi remuneratoriu, plus că vor avea şi satisfacţia de a şti că, graţie investiţiei capitalului lor în vapoare, pavilionul naţional va fâlfâi mândru prin mările străine.

Singurul motiv, care s'ar fi putut poate invoca acum 20 ani, lipsa personalului navigant, nu mai subsistă astăzi când, slavă Domnului, dispunem de un personal navigant destul de numeros şi destoinic, având Comandanţi şi Ofiţeri selecţi, cari ar putea face cinste ori-cărei ţări maritime.

Prin urmare, nu ne lipseşte decât numai curajul şi hotărâre din partea celor avuţi, cari caută plasamente pentru averile lor, şi oarecari mici avantagii şi sprijin, mai mult moral, din partea Statului, după care o nouă ramură va înflori în economia noastră naţională, iar pentru flota noastră maritimă comercială va veni o eră nouă şi va putea cuceri, cu timpul, un loc mai de frunte în concertul flotei comerciale mondiale.

M. LICHIARDOPOL

† Mihail Căplescu

La sfârşitul lunei Ianuarie anul acesta, s'a stins din viaţă la Bucureşti un vechiu marinar de rasă, unul din primele promoţii de marinari români cari a obţinut brevetul de *căpitan de mare*.

Mihail Căplescu, născut în 1871 la Curtea de Argeş, la 1883 intră, fraged încă, în Şcoala Copiilor de Marină — acea minunată şcoală care a dat ţărei atâteaa serii de ofiţeri în Marina militară şi comercială — la 1886 termină şcoala ; îşi face serviciul militar în Marina de Război ; urmează practica de pilotaj la Comisia Europeană a Dunărei ; şi la 1893 este numit căpitan pe un remorchier al Serviciului Hidraulic.

Pe la 1894 se face prima organizare a navigaţiei româneşti de Stat, prin stăruinţele regretatului mare român Ion Manu, directorul Regiei Monopolurilor Statului.

Căplescu, atras de vraja largului mărei, lasă comanda remorchierului care se mărginea în raza unui port dunărean, şi trece ca secund pe *Medea* şi apoi pe *Meteor*, cele dintâi vapoare de mare cu pavilion român, cari au început cursele postale la Cospoli.

In 1896 se organizează Serviciul Maritim Român sub admirabila conducere a unui om de meserie : Comandor I. Coandă.

Căplescu trece ca secund pe vaporul postal *Regele Carol* şi apoi pe vaporul de marfă *Bucureşti*.

Fire iute, independent şi nestatornic, schimbă mai multe vapoare. Il găsim comandant pe un vas de salvare Sulina ; apoi se întoarce la Dunărea, comandant pe diferite vapoare fluviale la N .F. R.

In timpul războiului, fiind mobilizat, i se încredinţează comanda unui vas de salvare *Adagino*, rechiziţionat de Marina Militară. Marinar încercat şi curajos, Căplescu navigă zi şi noapte evacuând vasele române din Dunăre pe mare în porturile ruseşti, trecând prin toate pericolele războiului.

Remorcarea şlepurilor pe mare este o navigaţie extrem de periculoasă. Căplescu, şi alţi câţiva modeşti dar îndrăsneţi căpitani de mare au dovedit pe timpul războiului că se poate naviga remorcând convoiuri de şlepuri şi pe Marea Neagră.

După război, Căplescu se stabilise la Brăila. Era un fel de căpitan de mare rămas în rezervă. Recunoscut în lumea porturilor dunărene ca marinar priceput şi de nădejde, cu brevet de căpitan de mare, lui îi încredinţau armatorii comanda provizorie a vaselor ce trebuiau predate la Constantinopole plecând din Dunăre.

Spirit întreprinzător, Căplescu, încercă o exploatare de pescuit la mare cu'n vaporaş special, dar o tragică întâmplare îl sili să se retragă frânt din faţa mărei. Marea, pe care el o iubise cu pasiune, îi răpi fără milă un copil.

Sdrobit de durere, bolnav, se stabili în Bucureşti. Resemnat în faţa soartei, ancorat pe patul său de suferinţă, se mângâia până în ultima clipă cu citirea cărţilor de marină, — breaslă pentru care avea vocaţie şi pe care a iubit'o şi a servit'o cu devotament.

A trecut neştiut în lumea drepţilor acest modest marinar necunoscut, dar fapta lui, de nobil suflet, merită să fie cunoscută tuturor.

Pensionar, familist, fără avere, Căplescu a lăsat cu limbă de moarte ca din puţinul rămas în urma lui, să se doneze Marinei suma de zece mii de lei, din venitul căreia să se dea anual două mici premii, pentru cel mai bun marinar gabier şi pentru cel mai bun trăgător de rame la bărci.

Nu mica sumă comptează, ci nobilul gest care va sluji multora ca pildă. Marinarii nu-l vor uita. In fiecare an îi vor pomeni numele.

Să-i fie ţarina ca fulgul de uşoară. J. B.

Pe marginea cărţilor

NELSON

Andrè Gervais a dat publicităţei încă o remarcabilă carte : „Un grand Ennemi „*Nelson*".

Fără să vreau îmi vine în minte dictonul latinesc : „Fas et ab hoste doceri" : „E bine să fii înstruit printr'un duşman sau chiar de duşman".

Documentata lucrare a lui Andrè Gervais nu ascunde, nu denaturează nici duşmănia marelui Amiral Englez faţă de Francezi, dar nici măreţia distinsului Amiral.

Lucrarea e prefaţată magistral de d-l Paul Chack, a cărei erudiţie marinărească ne este deajuns de cunoscută. Talentul său de scriitor, justifică pe deplin binemeritatul renume de care se bucură,

La distanţă, perspectivele bătăliei, competiţiunei, mâniei, se pierd

în perspectivele eroice, întărind în acelaş timp neînvinsa iubire de patrie.

Punctele de vedere se schimbă şi pe dunetă ca şi pe câmpul de bătălie. Rămâne însă spiritul de sacrificiu, alături de „credinţa în ce va să fie", cum spunea odată Mistral.

Acest roman de aventuri trăite, cuprinde două părţi :

Omul de mare şi înamoratul ; unul desăvârşind pe celălalt ; amîndoi nefiind decât înfăţişările diferite ale aceleiaşi fiinţe.

Această supra-abundenţă de viaţă a consacrat pe cuceritori, pe explorători, pe savanţi, iar în perspective neconturate pe marii poeţi, pe metafizicieni şi marii mistici. Celebrul Don Juan nu ne-a lăsat decât vre-o câteva rânduri, dar a rămas eternă legenda dragostelor sale.

Câte odată acest vulcan de viaţă trece dintr'un compartiment în altul şi atunci apare pe scena lumii personagii curioase, apropiind spiritul militar de cel teologic, sau viziunea lui Dumnezeu de genial literar şi matematic. Şi atunci te întrebi, de unde aceste biografii agitate, care capătă înfăţişarea de zig-zag a fulgerului ?

Andrei Gervais a simţit prea bine aceasta şi de aceia lucrarea sa este astăzi atât de apreciată. Amiralul Jurien dela Gravière a spus că : „Greşelile lui Nelson, dacă putem numi aşa fericitele sale inspiraţii, vin întotdeauna în favoarea sa".

A fost întotdeauna omul surprizei şi duşman al rutinei. El nu ştia când era aşteptat. Apărea atunci când nu se aştepta nimeni. Urmărea cu înverşunare şi ataca cu furie, în punctul cel mai tare. Aceste calităţi le evidenţiază Gervais în cartea sa, cu o claritate impresionantă. Nelson ştia să comande răscumpărând întotdeauna îndrăsneala cu preţul vieţei sale. Căci e o chestiune care preocupă şi azi spiritele : dacă acela care comandă, în calitate de şef, trebue să-şi expună viaţa.

Mangin, a cărei personalitate prezintă multe asemănări cu aceia a lui Nelson, spune Clemenceau, răspunde cu „Da", şi că riscul acesta al şefului este condiţia imperioasă a victoriei.

Nelson preconizează şi practică îndrăsneala, după el, mai mult decât necesară. De altfel a plătit cu viaţa lui acest sistem, dar nu e mai puţin adevărat că tot datorită temerităţii lui, va supravieţui mitica sa legendă, iar în timpul vieţii, aceiaşi îndrăsneală l-a apropiat până la identificare de echipajele sale.

Debuturile lui Nelson nu au fost chiar aşa de dificile.

Şi-a câştigat galoanele cu încetul, prin inteligenţă şi răbdare, prin acte de eroism şi ingeniozitate în lupte. A avut şi multe neplăceri, cum era şi natural de altfel, căci orice om superior, luat în cadrul unei erarhii, e foarte repede suspectat, devine chiar odios acestei erarhii, din momentul în care intenţionează să o depăşească, începând să sclipească prin talentele şi calităţile sale.

Nelson era un fanatic apărător şi slujitor al Patriei şi Regelui. Dar mai avea ceva : Calitatea desăvârşită de comandă legată intim de sentimentul superiorităţei.

Fire plăpândă, dar foarte vioiu, reuşea să învingă totdeauna obstacolele, infirmităţile şi circumstanţele rău voitoare.

Se arunca orbeşte în luptă şi practica mai în totdeauna abordajul. Rămas fără o mână în luptă îşi conduse totuşi viaţa ca şi cum ar fi avut amândouă braţele, compensând inferioritatea fizică prin disponibilităţile superiorităţei sale morale.

In viaţa lui Nelson nu au existat momente de depresiune, şi e chiar cazul de a spune că *„era gata ori când"*.

Destinul i-a rezervat însă — către ultima fază a vieţei sale — o cursă de o formă ciudată şi totuşi clasică.

Circeea ademenitoare, Lady Hamilton, şireata cu ochii candizi, de frumuseţe clasică, perfectă, deşi plecată de jos, dotată însă cu o inteligenţă vie şi linii atrăgătoare, şi-a asigurat o ascensiune formidabilă.

Model scump al pictorului Romney care a imortalizat-o pe nenumărate pânze, în special în bachanta încoronată cu viţă de vie, Lady Hamilton învaţă dela el poza de dans antic, aidoma pozelor de pe vasele greceşti.

Lady Hamilton, mica servantă Emma Lyon, a fost aceia care a târât în urma paşilor săi o mulţime de suspine, de dezolaţi, de amorezaţi pierduţi.

„Dar întâmplarea a făcut să se întâlnească".

Nelson era însurat cu o femeie timidă, blândă, nu prea frumoasă, binevoitoare, rămasă la Londra ca să urmărească pe hartă faimoasele lui victorii.

Indată ce a cunoscut pe Lady Hamilton, soţia ambasadorului Angliei, confidenta reginei din Neapole, a şi fost încununat de laurii dragostei. In acest nou gen de abordaj şi nu mai puţin de periculos ca acel războinic, eroul mărilor aduce cu sine de data aceasta toată frenezia, o absenţă complectă de sine, şi o febră vezuviană.

Aceasta în mijlocul unei nedumeriri generale a ofiţerilor săi, a echipagiilor, curtizanilor, lazzaronilor şi diplomaţilor.

Bunul rege şi regina Carolina rămaseră înmărmuriţi şi nu mai

Amiralul Nelson.

puteau de râs în faţa Excelenţei sale, ambasadorul Angliei, enigmatic, hotărât, surâzător, amabil. Dragoste nebună ! Emma, captivată de marinarul destinat să salveze Anglia de presiunea Napoliană, şi de leul mărilor, încovoind cervicea taurului înfuriat.

Au petrecut împreună atâtea zile, când retraşi în apartamentul împodobit cu flori din palatul ambasadei, când pe o fregată din flotă, pavoazată feeric. Peste tot cu uşile închise, călătorind mereu în mrejele dragostei, asemănătoare, după 20 de secole, dragostei dintre Antoniu şi Cleopatra.

Păcat că zilele erau numai de 24 ore ! Câte odată, Emma, aducându-şi aminte de lecţiile lui Romney, dansa cele mai nebuneşti dansuri în faţa neînvinsului extaziat.

In timpul acesta, lordul Keith, care însoţise pe cei 2 amanţi la Palermo, luă cunoştinţă de dragostea lor „cu mirare şi desgust". Scandalul luând proporţiile neliniştei care domnea în sânul guvernului Englez, primul lord al amiralităţei, Lordul Spencer, trimise ui Antoniu cel modern, următoarea scrisoare, de un comic concentrat :

„Pentru motivul că sănătatea vă obligă să staţi departe de Malta, — lucru de care sunt pe deplin convins, şi pe care nu l-aţi fi făcut

fără o necesitate absolută, găsesc că e preferabil pentru Dv., să vă reîntoarceţi în Anglia. Eu cred, şi odată cu mine, toţi prietenii Dvs., că vă puteţi restabili mult mai repede în Anglia, decât a continua să rămâneţi inactiv, lângă o Curte străină, pentru respectul şi recunoştinţa ce vi se acordă în schimb pretutindeni"...

Plecarea a fost hotărâtă. Nelson detaşă din escadră pe „Le Foudroyant" şi „Alexander" care îi transportă la Livorno.

Aci Lady Hamilton a cerut să rămână pe „Le Foudroyant". Lordul Keith i-a răspuns însă brutal: „Am spus „Nu", Doamnă. Aţi comandat atâta timp flota. Astăzi sunt eu acela care dictez!" Puţin galant, acest brav Lord Keith.

Amanţii şi soţul demn şi surâzător, — plecară apoi la Florenţa, Ancona şi de aci la Triest, pe o fregată rusă.

Traversară în sfârşit triumfal, Austria, Germania, Viena, Praga, Drezda, Magdeburg şi Hamburg, unde îi aştepta flota Engleză.

Peste tot banchete, recepţii, muzică, drapele la ferestre.

La Curtea din Viena amanţii fură primiţi cu mare pompă. La Hamburg, Nelson, Emma şi Lordul Hamilton se ambarcară pentru Yarmouth. Marea era extrem de înfuriată.

Beţia dragostei a înlocuit răul de mare. In sfârşit debarcară la Yarmouth, în mijlocul unui entuziasm de nedescris.

Toate navele Engleze arboraseră marele pavoaz. Urmează intrarea triumfală în Londra, delirul poporului, şi Emma repusă în drepturile lui Fanny Nelson...

Deodată se aude clopotul de alarmă. Napoleon pregăteşte invazia în Anglia. Hamilton moare. Amiralitatea Engleză face apel la eroul naţional.

La 15 Septembrie 1805, se ambarcă pe „Victory" pentru a întâlni flota din Mediterană la 28 Septembrie în faţa portului Cadix. La 10 Oct. Nelson citeşte ofiţerilor întruniţi, faimosul „Memorandum". La 20 Oct. atacă cu toate vasele sale pe Amiralul Villeneuve la Trafalgar.

Pune adversarul în mare derută, iar el e rănit de moarte. Expiră pe bordul navei, în sânge şi lăcrămi, recomandând-o pe Lady Hamilton întregei Anglii.

Acest ultim capitol din cartea d-lui André Gervais este de o impunătoare şi sobră frumuseţe.

Iată în câteva cuvinte ce cuprinde lucrarea lui Andrè Gervais.

Locot. E. TRANDAFIRESCU

EXPANSIUNEA ECONOMICĂ A ROMÂNIEI IN ORIENT PRIN SERVICIUL MARITIM

de inginer T. GÂLCĂ
Preşedintele Consiliului de Administraţie al P. C. A.

Serviciul Maritim, odinioară mândria noastră naţională în Orient este azi în agonie.

Unde putea ajunge această ramură de activitate românească dacă se urma programul întocmit pe timpul Înţeleptului Rege Carol I. Războiul, criza a întrerupt o desvoltare normală. Şi totuş trebue să recunoaştem că au fost şi ocazii perdute pentru o refacere a Serviciului Maritim.

Când şi cum se va reface?

Intr'o expunere sumară, pe baza datelor statistice, ni se dă o serie de păreri şi observaţii asupra organizării traficului de pasageri şi mărfuri cu vapoarele româneşti.

Cu ocazia reorganizărei agenţiilor din porturi este interesant şi instructiv să constatăm că, dacă România a reuşit într'un timp relativ scurt să-şi formeze destul de buni marinari, n'a fost în stare până azi să-şi formeze agenţi comerciali prin porturi. Până acum doi ani vapoarele româneşti erau pretutindenea deservite de agenţi străini, de şi avem în ţară şcoli inferioare, superioare, academice de comerţ şi ataşaţi comerciali în străinătate.

De sigur, după războiu, s'a schimbat situaţia comercială a Orientului, totuşi noi într'acolo trebue să ne aţintim ochii.

Un studiu statistic, documentat, asupra comerţului nostru şi al vecinilor în Orient nu avem până acum. Nu ştim precis cari sunt necesităţile actuale şi de viitor ale ţărilor din Orient. Nu am analizat cauzele pentru cari unele ţări nu importă produsele noastre.

Nu s'a făcut încă o analiză serioasă a tratatelor de comerţ cu fiecare din aceste ţări din Orient în privinţa tarifelor de import.

Numai după aceste lucrări se poate ajunge la o organizaţie judicioasă a transporturilor noastre pe apă.

Organizarea expoziţiilor permanenete de produse româneşti, prin Camere mixte de comerţ, ataşaţii comerciali şi agenţiile S. M. R. ar fi de sigur de un mare folos.

O uşurinţă pentru transportul mărfurilor în partide mici, s'a făcut de către vapoarele româneşti înfiinţând curse regulate cu dată fixă de plecare.

Cu drept cuvânt se remarcă o complctă lipsă de reclamă din partea Serviciului Maritim — pare că n'ar fi o întreprindere comercială, ci o rigidă instituţie de stat.

Pentru traficul de mărfuri se cere reînoirea parcului de vase pentru Orient. Cele cinci vase ce le avem sunt vechi, consumă mult, nu se pretează la transporturi de animale, n'au frigorifice pentru transportul cărnei, ceeace ar produce un navlu mare.

După părerea autorului, aceste vase ar trebui să fie de 4.500 tone, cu motoare Diesel (1200 cai), viteză de 12 mile pe oră, 100 locuri de pasageri, frigorifice, boxe de animale.

Costul de 50 milioane lei fiecare vas; pentru cinci vase ar fi suma de 250 milioane lei.

Pentru reînoirea parcului de vapoare postale se propune achiziţionarea a trei vapoare de tonaj mare (7000 tone) cu turbine de aburi de aproximativ 15.000 cai; viteză 20—22 noduri.

In afară de amenajări speciale pentru pasageri şi mărfuri, s'au prevăzut instalaţii frigorifice pentru conservarea alimentelor.

După toate socotelile făcute un asemenea tip de vas postal ar costa circa 260 milioane lei, sau pentru cele trei vase minim 780 milioane lei. Să spera că plata să se facă în comptul reparaţiilor de războiu, ce ne datoreşte Germania. Nu s'a reuşit.

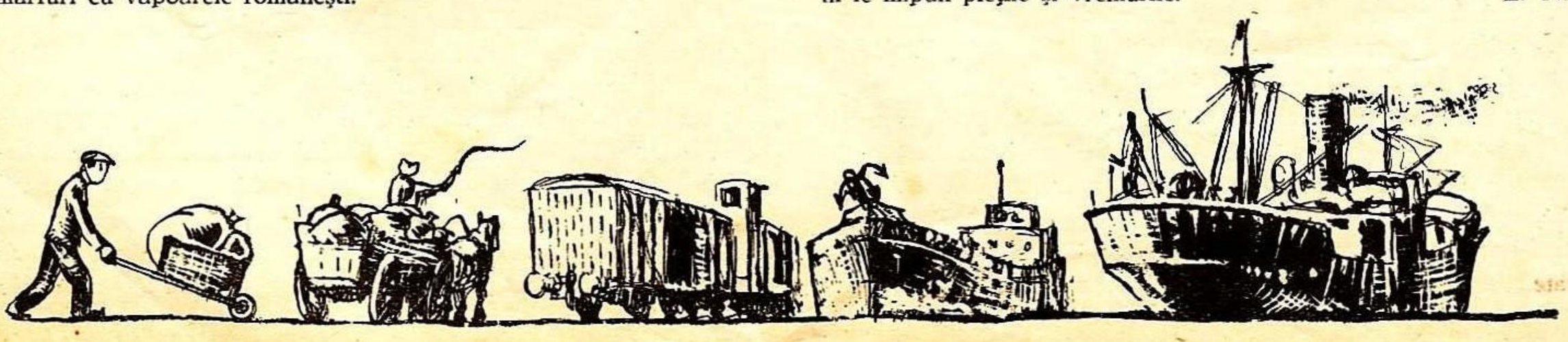
Fără un sacrificiu din partea statului nu se poate reînoi această flotă, atât de necesară pentru a continua cu demnitate cursele de pasageri în Orient sub pavilionul român.

Nu trebue să uităm că în toate ţările liniile de vapoare postale sunt subvenţionate de stat.

Incă dela înfiinţarea acestui serviciu de transport românesc pe mare s'a avut în vedere misiunea sa economică, de a contribui la scurgerea produselor noastre spre pieţile Orientului.

Vechiul principiu englez s'a adeverit: „comerţul urmează pavilionul". Noi însă trebue să ne adaptăm mereu nouilor condiţii ce ni le impun pieţile şi vremurile.

L. N.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

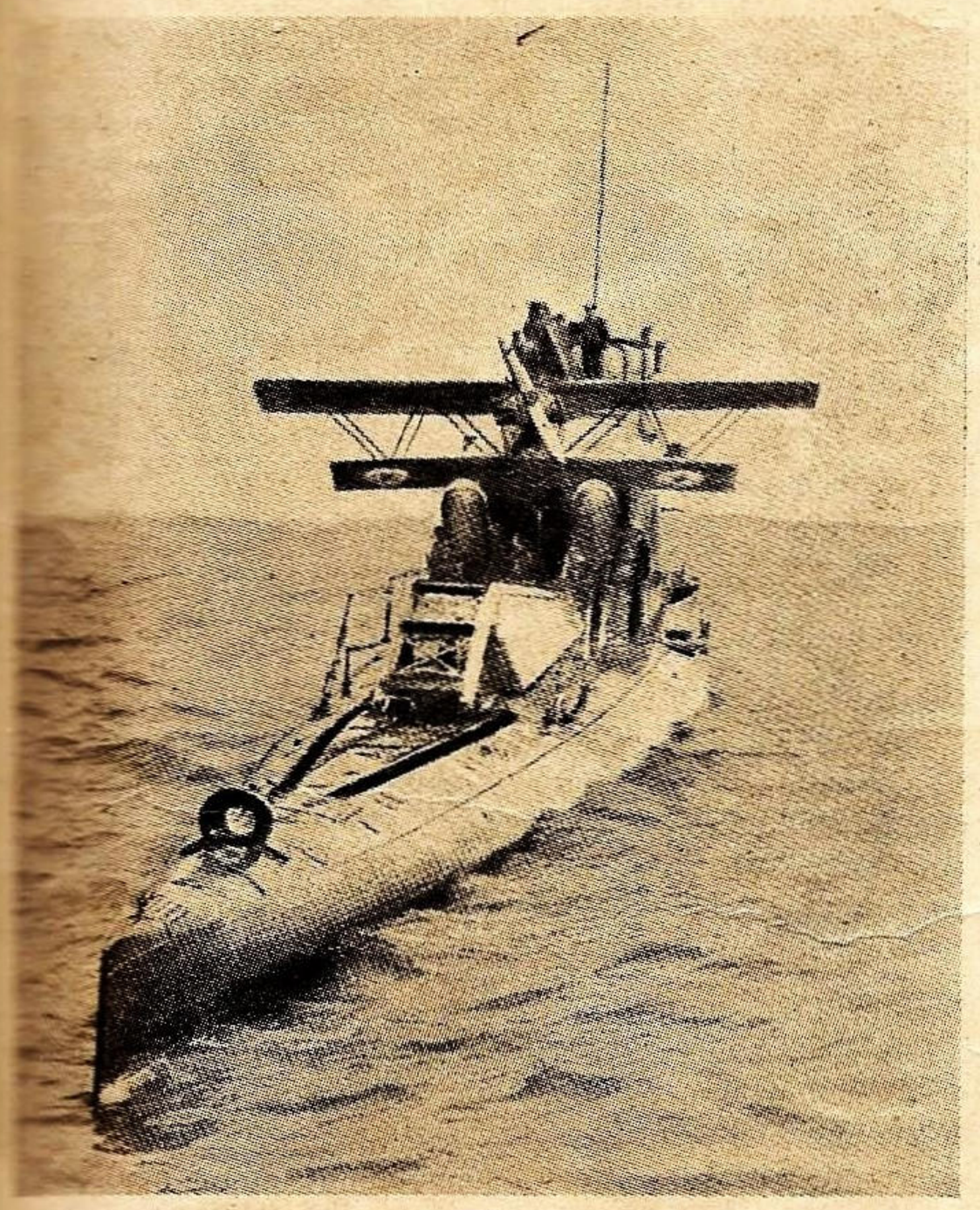
Din străinătate

Catastrofa submarinului englez „M 2"

Marina engleză a înregistrat în ziua de 26 Ianuarie o dureroasă încercare: în timpul unor manevre navale în apropiere de Portland, submarinul modern „M. 2" înzestrat cu artilerie şi un hidroavion, nu s'a mai întors în port. A doua zi au început cercetările cu aviziane, distrugătoare, remorchere, spre a se descoperi locul catastrofei şi geamandurile cu fir telefonic cărora li se dă drumul de orice submarin scufundat. Nu s'a zărit nici una!

Cu ajutorul cablurilor (sârmelor) legate de câte două remorchere şi trase pe fund, s'a dat de două epave, dar din cauza curentului puternic scafandrierii nu au putut ajunge până la ele. Când au reuşit, au dat peste două din cele 200 vase scufundate în timpul războiului. Baia Portlandului e cunoscută şi sub numele de *„Dead Man's Bay"*, — baia mortului.

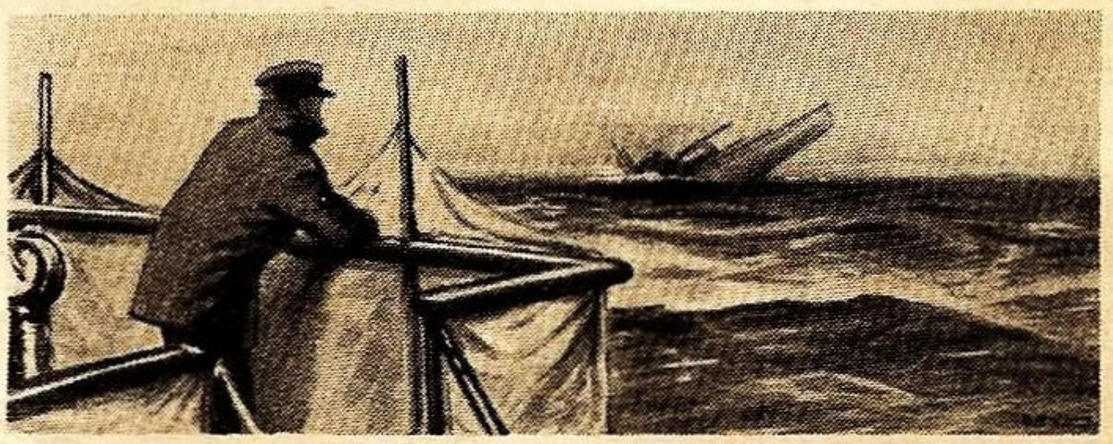
Ca indicaţiuni asupra locului scufundării nu se aveau decât două: Căpitanul vaporului „Tynsider" a zărit un submarin care se scufunda cu pupa, iar acela al scoonerului „Cooron of Danemark" a văzut două lumini, urmate de două bubuituri ca de tun. Câteva pete de ulei au eşit la suprafaţă în câte-va puncte, care s'a bănuit că ar fi dela submarin.



Submarinul „M 2"

Cercetările au continuat, cu toate că speranţa salvarării echipajului dispăruse. Un serviciu divin a şi avut loc. După multe dificultăţi, la 4 Februar s'a descoperit locul şi scafandierii au găsit uşa din afară a hangarului hidroavionului şi cea dela chioşcul comandantului deschise. Capacele dela compartimentele din prova şi cel dela maşini erau închise. Scafandierii nu au reuşit încă să vadă dacă porţile interioare ale hangarului şi chioşcului erau închise.

Cauza probabilă a nenorocirei pare a fi deschiderea prea de vreme a porţilor hangarului. Submarinul era sub apă şi primise ordinul să iasă la suprafaţă, iar hidroavionul să ia zborul. In dorinţa de a lucra cât mai repede, s'ar fi deschis porţile hangarului înainte ca puntea să fi eşit complect la suprafaţă. Apa a pătruns cu furie în hangar, şi mai târziu chiar prin chioşcul comandantului. Acesta ucis, cei din interior, necunoscând situaţia, nu au ştiut ce manevră să facă şi... catastrofa a avut loc.



La 6 Februarie s'a scos cu ajutorul *„cămilelor"*, adică a pontoanelor ridicătoare, hidroavionul intact. La 7 II. s'au descoperit în chioşc două cadavre. Din cauza curentului prea tare nu s'au putut nici scoate, nici identifica.

Lucrările continuă şi vom ţine la curent pe cititori. Experţii casei Cox şi Danks, care au scos vasele germane înecate la Scapaflow au venit la faţa locului şi au întocmit planul: se vor închide ermetic toate porţile şi se va pompă aer comprimat în interior. Apa va fi astfel dată afară, ceeace va uşura mult vasul.

Se vor aduce deasupra epavei două pontoane-tanc, în care se va pompa apă până la maximum. Se va încinge submarinul cu lanţuri, se va pompa apa din pontoane, acestea se vor uşura, se vor ridica mai multe deasupra apei, săltând şi submarinul de pe fund. Remorchere puternice vor trage pontoanele în port sau pe un fund mai mic, unde se repetă operaţia de mai sus.

Adâncimea fiind de 30 m. şi apa foarte turbure, scafandierii vor lucra la lumina unor lămpi de 1500 waţi şi a căror sticlă poate rezista la o presiune de 75 kgr. pe centimetru pătrat.

Când se va scoate epava în bazin, atunci se va şti exact şi cauza catastrofei.

Moş Delamare

A N G L I A

Interwievuri pentru continuarea construcţiei 536.

Din motive ce nu au fost bine cunoscute, construcţia gigantului marin, a fost suspendată. Diferitele demersuri şi interpelări au rămas infructuoase şi se părea că această construcţie va rămâne abandonată. De curând o delegaţie a federaţie antreprenorilor de construcţii navale au făcut un nou demers pe lângă Board of Trade, cerând intervenţia guvernului englez spre a se relua lucrările abandonate ale acestui gigant.

Se pare că toate versiunile lansate până în prezent au fost falşe şi că adevărata cauză a suspendării este datorită situaţiei pieţei monetare Londoneze, unde reînoirea împrumutului pe termen scurt se făcea în condiţii oneroase; iar compania de navigaţie voia să aştepte un moment oportun, cerând dela guvern să i-se garanteze procente mai mici pentru împrumuturile ce trebuia să contracteze. In lipsa acestei garanţii statul ar putea să le dea un avans de fonduri atât timp cât situaţia pieţei monetare ar rămâne nesigură.

Opinia publică pare favorabilă acestei soluţiuni căci în ancheta făcută de marile jurnale londoneze, 237 de parlamentari fiind întrebaţi, 169 au răspuns afirmativ.

POLONIA

Acordarea de credit pentru portul Gdynia .— Un reprezentant al unui grup financiar Elveţian s'a dus la portul Gdynia pentru a trata un credit, un grup industrial Olandez participă la aceste negocieri. Traficul portului Gdynia a atins în 1931 5.3 milioane tone, în majorare cu 2 milioane tone faţă de 1930 şi întrecând pe cele ale oraşului Stetin.

E de reamintit că oraşul Gdynia a obţinut în 1930 un credit de 4 mil. franci elveţieni dela Uniunea băncilor Helveţiene pentru lucrări de electrificare.

GRECIA

Proect de amenajare al portului Salonic. — Comisariatul casei portuare, s'a reunit sub preşedenţia guvernatorului general al Macedoniei M. Gonatas şi s'a ocupat de planul lucrărilor portului propus de soc. Franc. Hersan. Preşedintele comisariatului M. Dimitriu a făcut o lungă expunere asupra acestui subiect, apoi toţi membrii prezenţi au luat cuvântul şi au expus vederile lor. M. Gonatas a insistat asupra chestiunei Salonicului şi a luptat ca să se dea o decizie favorabilă.

După o lungă deliberare s'a decis să se execute lucrările treptat şi să se supue planurile cât mai repede Ministerului Comunicaţiilor spre aprobare. M. Gonatas a promis că se va duce singur la Atena pentru a cere guvernului concursul pentru executarea lucrărilor.

In declaraţiile făcute jurnaliştilor la sfârşitul şedinţei M. Gonatas a subliniat importanţa deciziunii adoptate şi a adăugat că alte 2 cheuri vor fi construite în port pentru a se permite bastimentelor de a acosta mai uşor precum şi construcţia de cale ferată. Cheltuelile evaluate mai întâi la 267 milioane au fost limitate la 200 miioane drahme. Pentru a se duce la bun sfârşit va fi necesar a se încheia un împrumut de 120 milioane, pe de altă parte casa portuară va fi scomptată de contribuţia sa la casa maşinilor portului, de asemenea va mai primi partea ei rezervată din taxa pe tutu ceia ce îi va mări reţetele.

Subvenţiuni pentru societăţile de navigaţie. — Şefii partidelor politice sau întrunit pentru a studia proectul de subvenţiune ce guvernul voeşte să dea companiei Naţională Greacă de Navigaţie pentru ca să poată continua voiajele de navigaţie Transatlantică. Printre ei se găsea şi ministrul marinei care explica proectul de convenţie, între stat şi companie. D-l Venizelos declară că guvernul asumându-şi toată responsabilitatea relativ la măsurile luate, judecă că este de a sa datorie de a lua părerile şefilor partidelor politice. Aceştia din urmă au căzut de acord asupra chestiunei unei subvenţiuni guvernamentale. Cu toate acestea au cerut oare care documentări pe care ministrul marinei s'a angajat a le furniza.

Dezvoltarea zonei libere la Pireu. — Suprafaţa totală a depozitelor şi magazinele construite în zona liberă Pireu va depăşi 120.000 metri patraţi, spaţiu suficient pentru a corespunde tuturor nevoilor comerţului şi industriei. In caz de necesitate aceste antrepozite vor putea fi uşor mărite cu încă 42,000 metri patraţi. Zona liberă se întinde dela stabilimentele Vasiliadis până la unghiu St. Denis ; iar suprafaţa hangarelor acoperite va atinge 174.000 m. patraţi. Se prevede că zona va face să se dea o mare dezvoltare industriei mecanice la Pireu. Cheiurile care vor fi construite în noul port St. Georges vor avea o lungime de 2,210 mtr. şi o lărgime de 160 m. Instalaţiunile industriale paturilor de fer, cutiilor de lemn spirtoaselor, preselor de ulei, maşinilor agricole şi de irigaţie, în special exportate în Bulgaria, Turcia şi Albania, vor avea loc suficient pentru a fi instalate pe aceste cheiuri.

Sporul ne justificat al navlurilor pentru Pireu. — Se anunţă că la conferinţa maritimă orientală la care au participat diferitele societăţi care fac curse direct între Anvers şi Pireu au decis să sporească cu 2 şlg. navlul pentru mărfuri şi în special pentru fierărie. Compăniile invoacă motivul că lucrările de descărcare în Pireu se efectuează în mod neregulat. Lucrătorii angajaţi cu ziua lucrează foarte incet, iar cei plătiţi cu tona lucrează repede însă cu aşa mare neglijenţă că toată marfa se avariază. Armatorii cer ca Statul să facă un tarif şi să impue un control sever la lucrările de descărcare. Ministerul afacerilor străine luând cunoştinţă de această hotărâre precipitată a făcut demersurile necesare spre a fi revocată, întru cât nu este justificată cu nimic de carece noua organizare a portului Pireu oferă toate garanţiile pentru buna executare a operaţiilor de descărcare.

Marina comercială greacă. — Ministerul marinei a prezentat la Cameră un proect de lege relativ la protecţia marinei de comerţ (serviciu de pasageri) astfel : se vor distruge sau vinde vasele mai vechi de 50 ani, este oprită înscrierea vaselor mai vechi de 20 ani, de un tonaj mai mare de 300 tone, şi de 25 ani al celor mai mici de 300 tone. Vasele de cabotaj inferioare de 100 tone nu vor putea efectua transporturi de pasageri. Pentru distrugerea vaselor scoase din serviciu şi pentru despăgubirea propiretarilor şi a echipajelor se va creia o casă specială autorizată să contracteze un împrumut de 100.000 lire ster. garantate de stat. Se vor stabili restricţiuni pentru a se evita concurenţa ilicită şi vor fi subvenţionate câteva companii ce fac servicii în apele străine. Aceste servicii vor fi repartizate ca indispensabile şi utile. In prima categorie, Pireu-Dodecanes, Pireu-Cipru şi Pireu-Albania vor fi subvenţionate după cum urmează : Pentru prima linie, 1.500.000 drahme anual ; pentru a doua, 3.000.000 ; iar pentru a treia, 2.500.000.

Liniile utile vor fi : Pireu-Alexandria, Pireu-Constantinopole, Pireu-Marsilia. Acestea vor fi subvenţionate în modul următor : Prima, 3.000.000, a doua, 2.625.000, a treia, 375.000. De asemenea vor fi ajutaţi armatorii care vor construi în Grecia vase mai mari de 1000 tone.

TURCIA

Conflict cu Sovietele. — Punerea pe uscat a vaporului sovietic „Illitich" în faţa Smirnei a provocat un conflict cu guvernul turc. Comandantul vasului a refuzat să fie despotmolit de un vas de salvare turc şi pretindea ca salvarea să fie făcută de un vas sovietic venit special la Smyrna. Autorităţile turce s'au opus, pe motiv că legea de cabotaj rezervă astfel de operaţiuni numai vaselor sub pavilion turc. Din cauza acestui conflict vasul ameniţă să se scufunde. Prin aceasta se ridică o chestiune de drept internaţional, tratatul dela Lausanne ne fiind recunoscut de Soviete.

JUGOSLAVIA

Invenţia unui nou motor. — Inginerul jugoslav Anton Francovici a inventat un motor marin care va produce o nouă evoluţie în marină, în ceeace priveşte consumaţia. La experienţele făcute cu un astfel de motor aplicat la un bastiment de mare tonagiu s'a atins o viteză de 30 mile pe oră cu o minimă cantitate de combustibil. Experienţele sunt în curs.

PORTUGALIA

Protecţia marinei de comerţ. — Guvernul portughez a instituit un regim de subvenţii pentru vasele sub pavilion portughez astfel : dă subvenţiuni pentru navele de lungă cursă, pentru construcţii şi pentru combustibil.

Din ţară

Starea navigaţiei.

Luna Ianuarie a produs o grozavă perturbaţie în activitatea navigaţiei pe Dunăre. Din cauza situaţiei nesigure produsă prin îngheţul şi desgheţul repetat al Dunării, comerţul a suferit, transacţiile reducându-se numai la respectarea angajamentelor mai vechi. o serie de vase surprinse de timpul rău au fost silite să-şi suspende

operaţiunile, fapt ce a produs mari întârzieri. In prima decadă a lunii Februarie. Dunărea părea a fi accesibilă navigaţiei, fapt ce a încurajat pe mulţi navigatori să se aventureze. In a doua decadă 13. Februarie însă un ger puternic produse îngheţul dela Giurgiu până la Tulcea în mod compact iar dela T.-Severin până la Giurgiu o masă de sloiuri. De asemenea sloiuri puternice au apărut la Viena, Bratislava, Budapesta, Novisad, Belgrad. Numeroasele vase pornite au fost surprinse refugiindu-se prin diferite adăposturi.

Cu un ger cumplit care a produs îngheţul întregului litoral jugoslav şi bulgar numeroase vase, precum şi ajutoarele trimise, au fost prinse de îngheţ. In josul Dunărei Dunărea a îngheţat braţul Chiliei până la Vâlcov precum şi toate lacurile şi canalele lăturalnice.

In Constanţa, cu toate că în repetate rânduri s'a prins ghiaţa în port iar litoralul a fost bântuit de furtuni năprasnice, navigaţia s'a urmat în mod normal ne având de înregistrat dezastre pe coastele noastre destul de inospitaliere.

Imprumut pentru lucrările din porturi.

Comisia financiară şi bugetară a Camerei a aprobat proiectul prin care regia autonomă a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă este autorizată să încheie un împrumut în limita sumei de lei 110.000.000, fie dela Cassa de depuneri şi consemnaţiuni, fie dela alte instituţiuni sau bănci, în condiţiunile ce vor fi fixate de ministerele industriei şi comerţului şi acel de finanţe, pentru executarea de lucrări în portul Constanţa şi în porturile dunărene, în baza programului stabilit de către delegaţia economică a guvernului în şedinţa dela 3 Octombrie 1931.

Restituirea acestui împrumut, cu dobânzile lui, se va face în trei rate anuale, ce se vor prevedea în bugetul acelei regii autonome pe exerciţiile respective. Prima anuitate este prevăzută în bugetul regiei autonome a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă pe exerciţiul financiar 1932.

In programul întocmit de regia autonomă a porturilor se prevede :

a) O parte din molul necesar la Constanţa pentru crearea unui al doilea bazin de petrol, a cărui necesitate se simte prin sporirea cantităţilor de produse petrolifere ce se exportă şi prin începerea exportului de ţiţei. Lucrările ce se vor executa vor fi dragaje pentru prepararea fundului cheurilor şi a fundului noului bazin, o parte de cheurile necesare acestui bazin şi o parte din platforma molului, 71.850.000 lei ;

b) Completarea instalaţiunilor de siguranţă în contra incendiului în vechiul bazin de petrol din portul Constanţa, 3.200.000 lei ;

c) Procurarea unei locomotive electrice necesare magaziilor cu silozuri din portul Constanţa, 3.400.000 lei ;

d) Amenajarea a patru camere de praf la silozurile din portul Constanţa, 400.000 lei ;

e) Amenajarea unui bazin, completări de magazii şi linii ferate în portul Giurgiu, 9.600.000 lei ;

f) Construirea unui cheu şi amenajarea platformei respective în portul Turtucaia, 2.000.000 lei ;

g) Construirea a două debarcadere în porturile Brăila şi Ghecet, 1.700.000 lei ;

h) Construirea unui cheu cu platformă perentă în portul Reni pentru a uşura transportul cerealelor din sudul Basarabiei, 12.730.000 lei ;

i) Construirea unui cheu cu platforma respectivă în portul Moldova-Nouă, 3.600.000 lei ;

j) Construirea unui bazin de iernat vasele în portul T.-Măgurele, 1.500.000 lei.

Total : 110.000.000 lei.

Valoarea totală de 110.000.000 lei a acestor lucrări face parte din programul de 200.000.000 lei decis de către delegaţiunea economică a guvernului, aşa după cum s'a menţionat mai sus ; pentru restul de 90.000.000 lei urmează a se prezenta un nou proect de lege pentru campania anului 1933 sau următorii.

Tariful direct de mărfuri român-oriental.

Lucrările noului tarif direct de mărfuri român-oriental între staţiunile c. f. r. şi porturile Serviciului Martim Român fiind terminate, noul tarif va fi pus în vigoare pe ziua de 15 Februarie 1932.

Faţă de cel actual, noul tarif oferă avantajul că s'a introdus pentru expediere şi ruta Galaţi-Buzău iar taxele de transport sunt cu mult mai avantajoase decât cele actualmente în vigoare. Afară de beneficiul unor taxe reduse, tariful oferă expeditorilor marele avanta de a nu mai fi obligaţi în porturile de transbordare Constanţa şi Galaţi să se mai îngrijească de manopera descărcării şi reîncărcării mărfurilor din vagoane în vapor şi invers şi nici de formalităţile vamale, deoarece aceste operaţiuni se îndeplinesc de către Serviciul Martim Român.

Singura obligaţie a expeditorilor este aceea de-a trimite din timp, pe adresa Serviciului Maritim Român din portul prin care se expediază transportul, documentele necesare vămuirii.

Transporturile se efectuiază în acest trafic pe baza de scrisori de trăsură — sonosament — care, după cum se ştie, sunt negociabile şi pot fi adresate chiar „la ordin".

Ordinea conferinţelor din primul ciclu (28 Februarie până la 31 Martie 1932) la Academia de export din Galaţi.

Duminică 28 Februarie. D-l Inginer PETRE DULFU, Secretar general al Institutului de organizare ştiinţifică a muncii : *„Raţionalizarea în comerţul de export"*.

Joi 3 Martie. D-l Dr. FLORIN BEGNESCU, Şeful secţiei apicole de la Institutul Naţional Zootechnic : *„Exportul de miere şi ceară"*.

Duminică 6 Martie. D-l Dr. FRANCISC RAINER dela Facultatea de Medicină, Bucureşti : *„Degenerare şi fiscalitate"*.

Joi 10 Martie. D-l M. DONCIU, Profesor Liceul „V. Alexandri", Galaţi : *„Intensificarea exportului agricol prin maşinism"*.

Duminică 13 Martie. D-l GEORGE STROE, Publicist, Membru al Comitetului Politicei Comerciale, Camera de Comerţ Internaţională, Paris : *„Politica comerţului internaţional"*.

Joi 17 Martie. D-l E. CRISTOFOREANU, Doctor în drept dela Roma : *Valorificarea bogăţiilor noastre şi politica tarifară a transporturilor pe uscat"*.

Duminică 20 Martie. D-l I. ISCU, Profesor la Academia Comercială din Bucureşti : *„Principii fundamentale pentru deslegarea problemelor de export ale petrolului românesc"*.

Joi 24 Martie. D-l I. AUGENSTREICH, Profesor Şcoala Comercială Superioară, Galaţi : *„Idei social-morale în opera lui Goethe" (cu ocazia centenarului morţii sale).*

Vineri 25 Martie, ora 11 a. m. D-l EMIL BRANCOVICI, Profesor Academia Comercială, Bucureşti : *„Exportul cerealelor româneşti"*.

Duminică 27 Martie. D-l I. RĂDUCANU, Rectorul Academiei Comerciale, Bucureşti : *„Comerţul de export în Sud-Estul European"*.

Joi 31 Martie. D-l Dr. ATANASE GALAN, Profesor la Academia de Inalte studii cooperatiste, Bucureşti : *„Cooperaţia ca mijloc de activare a exportului"*.

*

O frumoasă activitate, car emerită admiraţia tuturor marinarilor, arată secţia Ligei Navale din Timişoara.

Prin iniţiativa activului preşedinte d. C. C-dor Popescu, s'a organizat un curs gratuit de limba germană pentru marinarii români de fluviu.

In timpul iernei se găsesc pe canalul Bega, la Timişoara, întotdeauna un număr de şlepuri şi remorchere în rezervă. Personalul care stă aci câteva luni fără folos are destul timp liber pe care îl pierde prin cârciume şi cafenele. Acest timp ar trebui utilizat pentru a face o şcoală de complectarea cunoştinţelor generale şi profesio-

nale, mai cu seamă pentru învăţarea limbilor străine, absolut necesare meseriei de marinar.

Navigatorii care se ridică pe Dunăre la Porţile de Fier în sus spre Europa Centrală întâmpină dificultăţi la fiecare pas pentrucă nu cunosc limba germană.

Inceputul modest dela Timişoara merită toată lauda, trebue desvoltat, ca să slujească drept pildă şi în alte porturi, unde cu mai mult devotament decât sacrificii, se pot forma adevărate şcoli de adulţi pentru marinari pe timpul iernei.

Suntem sigur că direcţiile N. F. R. şi S. R. D. vor aprecia şi sprijini aceste organizaţii de cultură profesională.

*

Echipa selecţionată a clubului sportiv „Marina" din Constanţa care a repurtat o victorie strălucită asupra echipei marinei engleze, cu ocazia vizitei făcute de grupul distrugătoarelor noastre la Malta in vara anului trecut.

In picioare dela stânga la dreapta: Loch F., M-tru Epure Dumitru, elev şcoala navală, Ţacu Petre, M-tru Popa C-tin, Cap. Lipan Mihai, elev-serg. Lipoveanu şi Elev-serg. Chiceoroagă.

Jos: Braşoveanu C., Postescu Gh., elev-serg. Pavel V. şi elev Fonea Dumitru.

*

A apărut *Revista Marinei* Anul VI, cu următorul sumar:

Discursul ţinut de d-l Ministru de Răsboi cu ocazia decorării Bricului Mircea; Studiu pentru o bază navală, de C-dor Ing. Năsturaş; Studiul ostroavelor, de Cpt. C-dor Andonie C.; Evoluţia construcţiilor navale, de Cpt. Ing. Theodoru A.; Strategia navală, de Lt. C-dor Macelariu H.; Surpriza în războiul naval, de Cpt. C-dor Constantinescu A.; Insemnări pe memoriile Amir. Tirpitz, de Cpt. C-dor Steriopol N.; Recenzii, după Amir. Ratyé, de Cpt. C-dor Zlatian P. *Cronica:* Mijloace moderne de aterisare, de Cpt. Niculescu C.; Torpiloare sau avioane torpiloare, de Cpt. Ştiubei; Maşini motrice de transatlantice, de Cpt. Dicu A.; Informaţiuni diverse culese de Cpt. Ştiubei; Bibliografie.

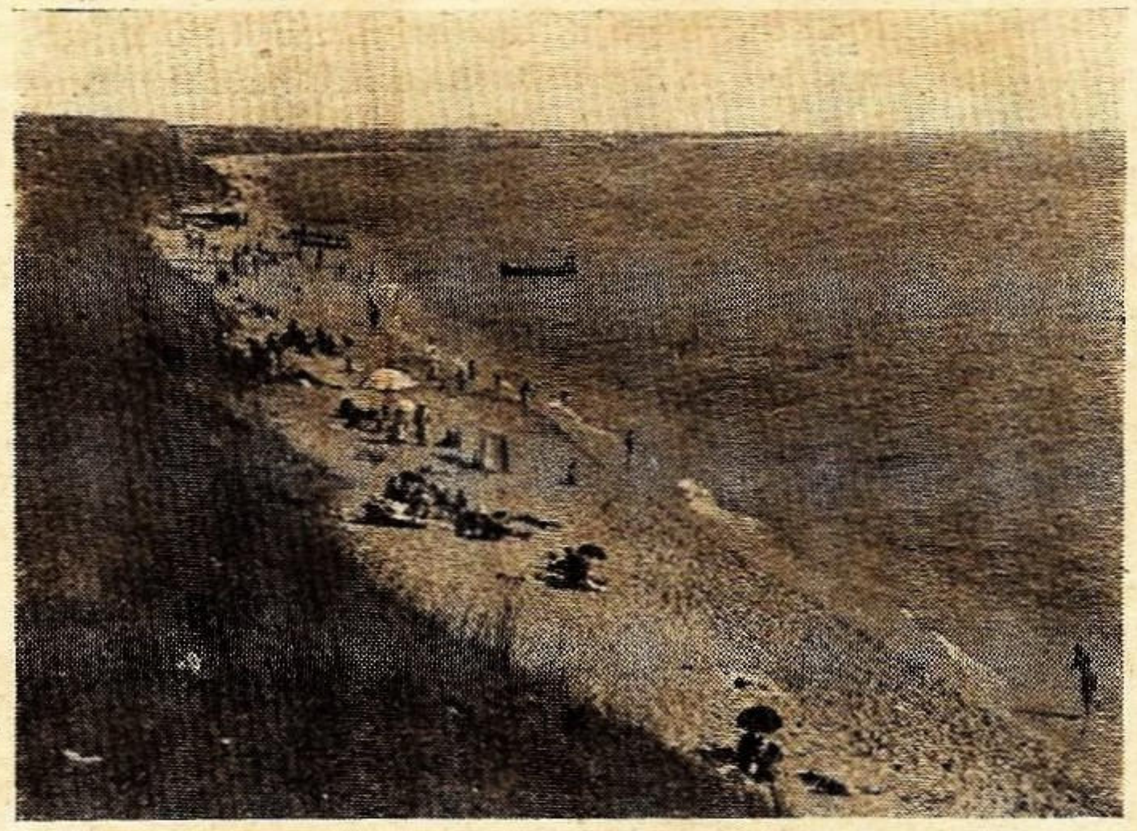
Această revistă de studii, informaţiuni şi recenzii este publicată sub îngrijirea unui comitet de redacţie din Inspectoratul General al Marinei.

— Din Galaţi ne vine ştirea că lumea comercială este foarte alarmată că se plănueşte concesionarea docurilor Galaţi, Brăila şi Constanţa. Din această cauză Camerile de Comerţ şi Industrie din Galaţi a hotărât să se ţină o mare întrunire de protestare în contra acestei măsuri. S'a hotărât şi întocmirea unui memoriu comun de către Camerile celor trei porturi, care se va remite Suveranului. Intrucât nu suntem destul de documentaţi nu ne putem pronunţa asupra acestei chestiuni.

*

— Inspectoratul marinei cu începere dela 12 Febr. a dispus ambarcarea pe vasele S.M.R. a 2 ofiţeri şi câte 5 grade inferioare pe o perioadă de trei luni.

Această măsură luată în deplin acord cu regia autonomă P. C. A. are de scop ca ofiţerii şi trupa din marina militară să stea mai mult timp îmbarcaţi pentru ca să-şi complecteze instrucţia de navigaţie şi practică marinărească.



La plajă

„Prietenii Mării"

(Cu ocazia împlinirii a 5 ani de activitate)

„PRIETENII MARII", dovedesc nu numai un suflet al cărui ritm este închinat nemuritoarei Amphitrite, dar şi o îndemânare cu adevărat nouă, pusă în serviciul îngrijirei chinuitei noastre fiinţe trecătoare. Deopotrivă am admirat amândouă aceste rare porniri şi realizări şi plec ducând cu mine o amintire neştearsă.

Eforia 22 Iulie 1927 (ss) Ion Al. George.

Aşa scria poetul şi scriitorul Ioan Al. George — în vara anului 1927 — în „Cartea de Aur" a asociaţiei „Prietenii Mării".

Jocuri pe apă

Sunt cinci ani de atunci!... Şi opera isvorâtă din înţelegerea şi însufleţirea unui grup de tineri intelectuali a prins şi a dat viaţă — unei superbe organizaţii de „camping" pe coasta însorită şi dătătoare de viaţă a Mărei noastre, în staţiunea Eforie, şi în imediata vecinătate a lacului Techirghiol — atât de renumit prin proprietăţile şi vindecările lui miraculoase.

Adevăraţi „Prieteni ai Mării" iniţiatorii şi organizatorii —taberilor de vară şi coloniilor de vacanţă — din cea mai superbă sta-

balneară şi climaterică depe „RIVIERA" Mării Negre, — EFORIA — denumită cu drept cuvânt, de marele nostru român şi învăţat, d-l Profesor Universitar I. Simionescu, într'un articol închinat acestei staţiuni, în ziarul „Universul" „TROUVILLE-UL" României, au avut de înfruntat furtuni şi greutăţi ce păreau de neînvins.

Cu toate acestea, oţeliţi, pe zi ce trecea, în lupta cu „valurile vieţii", — şi întocmai ca vrednicii marinari cari odată ce au întins velele, puţin le mai pasă de vremea ce vor întâmpina, — în drumul — spre ţinta lor, — tot aşa şi — ei — perseverând în acţiunea lor, au reuşit, să dea, tineretului român şi populaţiei acestei ţări, o organizaţie ideală, — căutată şi de străini — unde „viaţa în aer liber" bine armonizată cu toate sporturile şi turismul pe apă, alături de un confort occidental, şi suficient, pentru a satisface şi pretenţiunile — nu — cele mai modeste, să fie preferată centrelor aglomerate şi pline de pretenţii şi convenţionalism, în condiţiuni excepţionale de viaţă, privită sub toate raporturile.

Şi astfel, an de an, în lunile de vacanţă, sute şi mii de şcolari şi intelectuali — profesori, magistraţi, ofiţeri, artişti, studenţi, etc., îşi petrec aici, cele mai frumoase zile — după zece, unsprezece luni de muncă istovitoare, în şcoală şi biurouri.

Şi astfel, în fiecare an, pe „RIVIERA" la EFORIE, echipe de înnot şi canotaj, îşi dispută între ele — lipsite de marca şi asistenţa oficialităţii, diplomele şi medaliile sportive oferite cu mult drag de Asociaţie, cu scopul de a împrieteni cu Marea şi a face să se încreadă în puterile lui tineretul român, — viitorul ţării...

Apoi, după sfârşitul concursurilor, în linul legănat al valurilor, şi ritmul lopeţilor, bărcile pline de tinereţe şi speranţe, se îndreaptă spre larg, — ca acolo în liniştea desăvârşită a Mării, şi în cântece de preamărire — a gloriei şi sufletului de ostaş şi marinar, „o coroană" modestă, — lucrată din albăstriţe şi flori de câmp, de mâinile gingaşe şi curate ale copilelor din colonie, — să fie afundată — spre cinstirea eroilor, înfrăţiţi pe veci cu Marea.

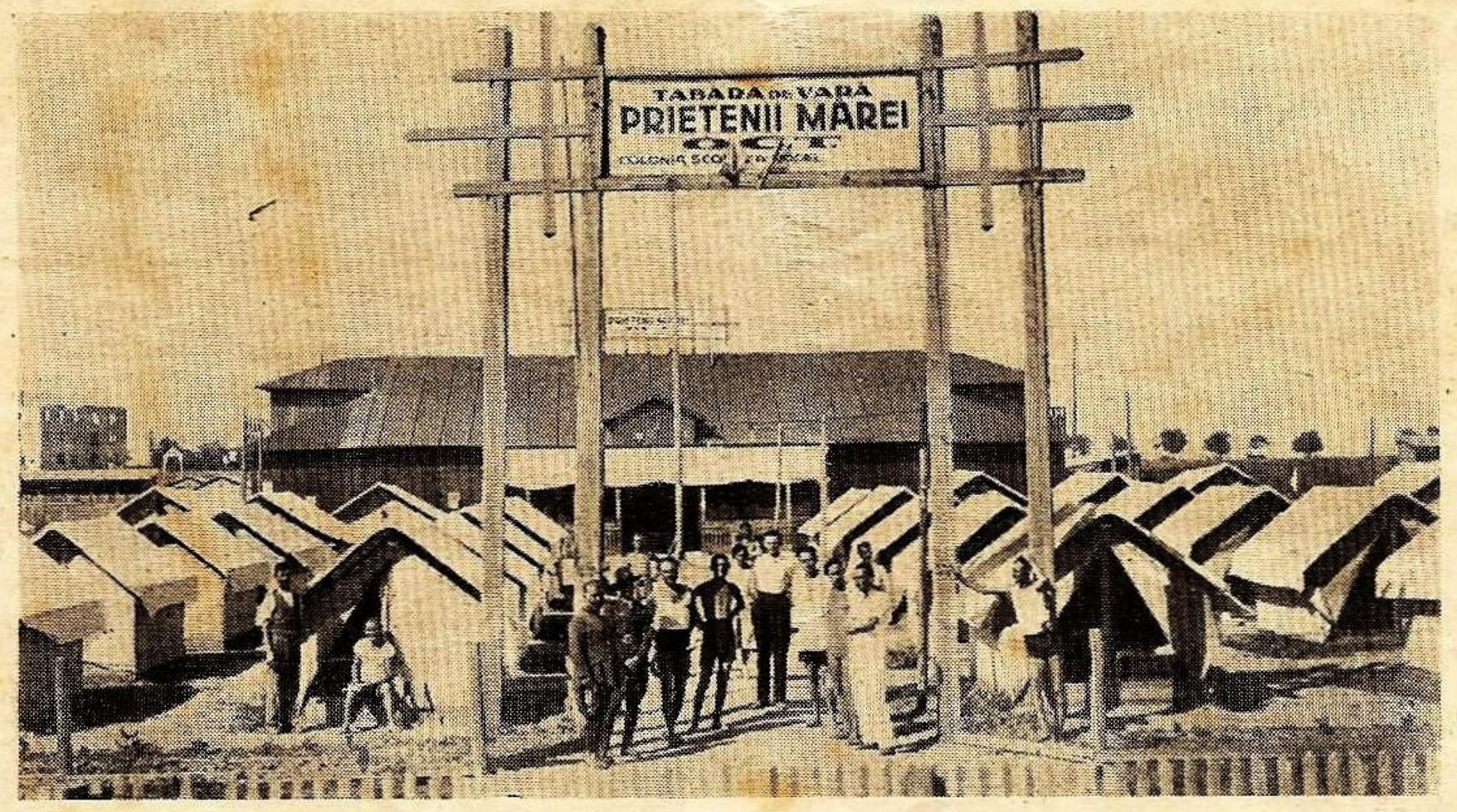
Şi toată această omenire, formată din tineri şi adulţi, — se adună apoi chemată de glasul inimii, — sub faldurile „tricolorului" ridicat la catargul din mijlocul taberii „PRIETENII MĂRII", ce străjueşte viaţa acestora, prin măreţia lui...

Şi voci melodioase şi cristaline intonează într'un singur glas:

„Pe al nostru Steag e scris Unire"

Aceştia sunt: „PRIETENII MĂRII".

VALLY



Aşa se explică dece — un alt intelectual devenit — Prieten al Mării — scrie următoarele rânduri, tot în „Cartea de Aur" a Asociaţiei:

„Aici, unde natura desbrăcată de meschinul convenţionalism al „hainelor nemţeşti" — aici, se naşte ochiului o lume nouă, fermecătoare şi nebănuită în asfaltul prăfuit al oraşelor".

Şi ca acesta, mai scriu, mulţi. — „Cartea de Aur", a Asociaţiei „Prietenii Mării" — este mărturie vie a sentimentelor de care au fost însufleţiţi, toţi cei care au trăit o lună în tabără, pe ţărmul Mării; dar totuşi această dovadă nu-i încă destulă. Numele aceluia care a fost în primul an de tabără, ai să-l întâlneşti mereu, în fiecare vară, înscris şi trăind viaţa descrisă mai sus, care a început să fie o necesitate bine simţită şi marcată, prin prefacerea şi oţelirea fiinţei, de fiecare dată, sub influenţa razelor binefăcătoare ale soarelui, şi valurilor Mării spumegânde.

Dar opera „Prietenilor Mării" nu s'a oprit numai aici!

Odată — „pânzele în vânt" — barca lor spintecă valurile uriaşe, şi pluteşte mândră, fluturând în „briza mării" — culorile 6 „Albastru-verde" — tăiate de „ancoră", simbolul „speranţei", făcând să atragă ochii omenirei asupra frumuseţilor şi bogăţiilor ţărmului şi Mării noastre.

Poşta Redacţiei

Liga Navală Română, pe lângă alte mijloace de propagandă, întrebuinţează şi minunata cale a *undelor*, de câte ori Soc. de *Radio* o pune la dispoziţie.

Dar e bine ca publicul să ştie că: vorbirea din seara de 30 Ian. despre: Semicentenarul Marinei, nu s'a ţinut din partea Ligei Navale, ci pe compt propriu de către o persoană a cărui nume şi grad nu se găsesc în Anuarul ofiţerilor de marină.

Manuscrisele pentru revistă trebuesc să fie citeţe, dacă nu scrise la maşină. Se va scrie numai pe o pagină, lăsând un spaţiu liber în stânga fiecărei pagini, pentru corecturi şi adausuri.

Concursul pentru Abecedarul Marinarului (Manual de canotaj) fixat pentru 1 Ianuarie 1932, s'a amânat pentru 15 Martie 1932.

Manuscrisele se primesc până la această dată la redacţia Revistei noastre.

D-lui Spring. — S'au primit cele două poezii cu sonoritate marină. Se vor pune în numerile viitoare.

D-lui Licherdopol. — Vă mulţumim şi mai aşteptăm şi altele.
D-lui Cezar Ioaniţiu. — Vă mulţumim. Le vom utiliza la timp.
D-lui Stoianovski. — Mai bine.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR A LREVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franţa, pentru construcţia unui *submarin*. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929,969 lei se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

Rectificări de introdus în No. 3 din Februarie : referitor la articolul *„Drumuri pe apă"* P. G. Lupaşcu.

1. *„48.000 km. drumuri naturale şi terasamente"* se referă la cantitatea de 106.700 km. şosele din România. (pag. 64) .

2. Menţiunea din asteric pag. 66 se referă numai la totalul şoselelor din România.

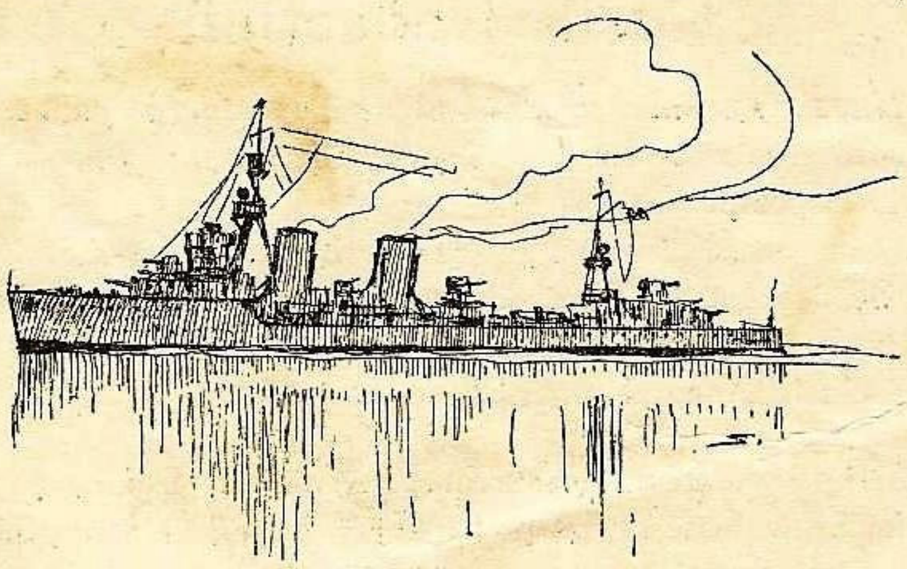
3. Tabloul densităţilor la : *„10 km. şi la 10.000 locuitori"* trebue considerat la punctul 2 pag. 64 în loc de punctul 3 pag. 65.

4. In acelaş tablou trebue citit *32 km. la căi navigabile* în loc de 52 km.

5. Tabloul clasamentului pentru : *şosele, căi ferate şi căi navigabile* trebue considerat la punctul 3 pagina 65, în loc de coloana II pag. 66.

6. Tabloul *unităţilor pentru transport* cu astericele respective trebue considerat la pag. 66 coloana II în loc de pag. 65 coloana I.

Care din eroare de tipar au fost rău intercalate.



JOCURI DE MARINĂ ŞI GEOGRAFIE

La problema IV din numărul trecut, desenul fiind greşit, cerem scuze cititorilor, făcând acum cuvenita rectificare şi anume :

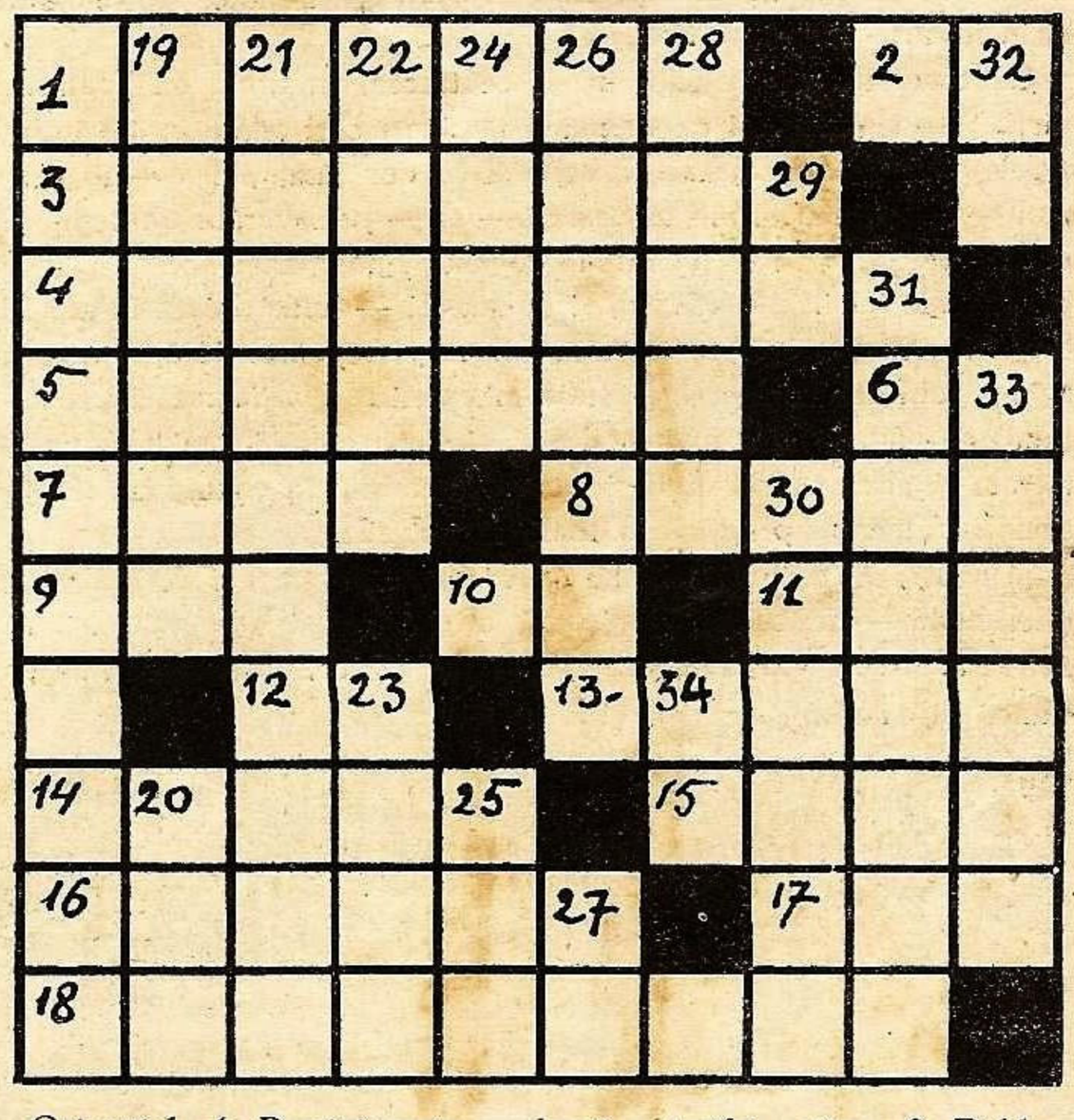
La *roata cârmei* toate cuvintele sunt de şase litere şi nu de cinci cum era făcut desenul.

Din această cauză amânăm publicarea soluţiilor şi a deslegătorilor pentru numărul viitor.

Problema V

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER



Orizontal : 1. Reminiscenţa modernă a jertfei antice ; 2. Dublu ; 3. Cetăţean dintr'un popor marinăresc antic ; 4. Volum cu date astronomice ; 5. Pentru a nu uita ; 6. O bucată de gaz ; 7. Zeul amorului ; 8. Oraş în Germania ; 9. Pronume (inv.) ; 10. Literă grecească ; 11. Una din primele corăbii româneşti construite în ţară ; 12. Personaj important tuturora ; 13. Minciună ; 14. In frunte ; 15. Vulcan ; 16. Repetat ; 17. Trei litere din Calais ; 18. In afară de pericol.

Vertical : 1. Cărora le plac femeile ; 19. Iniţiale ; 20. Verb ; 21. Aparat de măsurat vântul ; 22. Ziar englezesc ; 23. Soldat german ; 24. Anagrama lui cine ; 25. Ce separă şi totuşi uneşte ; 26. Material pentru şosea (inv.); 27. Miros ; 28. Incisiv ; 29. Capetele unui nod; 30. Cutie ; 31. Supremaţie ; 32. Castel romantic ; 33. Fruct ;34. Pronume.

Poşta Jocurilor

V. Stoianovsky. — Cu toate că desenul fusese greşit d-ta ai reuşit să deslegi foarte uşor problema IV.

Te-ai oprit tocmai la cel mai uşor cuvânt pentru un marinar : busola principală dela navă !

Sublt. Bondarenco. — Am vrut să public unul din jocuri, pe care le găsisem bune — sunt mari şi conţin prea multe cuvinte grele, curioase şi cu inexactităţi ortografice — nu vrei să le modifici ?

Premiile concursului de jocuri sunt :

1. Un desen de pictorul Ştiubei.
2. Trei volume de literatură de Jean Bart.
3. Un abonament pe timp de un an la această revistă.

Deslegătorii vor trimite soluţiile însoţite de cuponul respectiv până la apariţia numărului viitor.

Timonier

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

CUPON

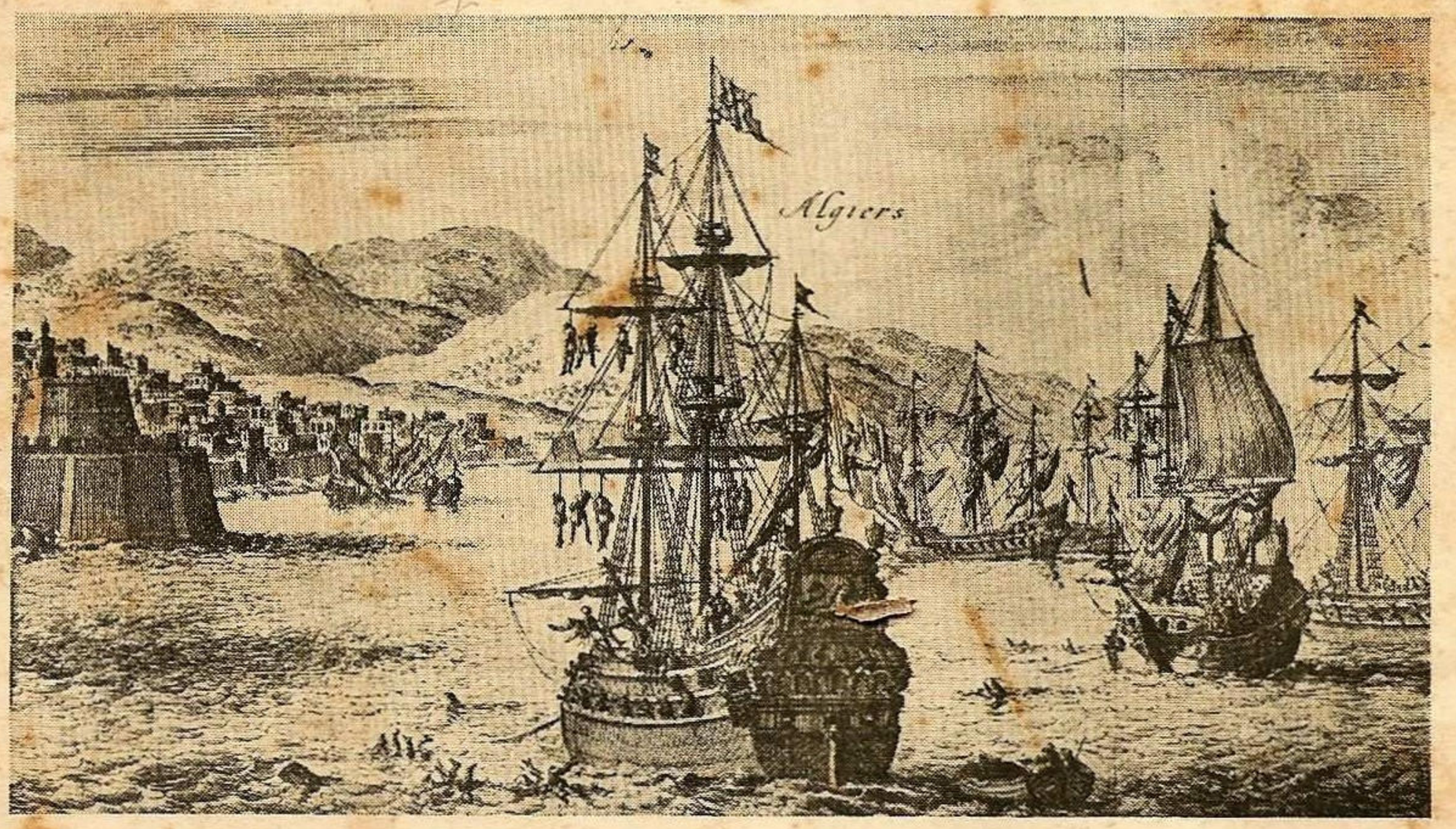
de jocuri No. 4

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 5 **Martie 1932**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



Piraţii, spânzuraţi la catarge, erau purtaţi la vedere prin porturi

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Intre Şangai şi Geneva . . . . . Locot. C=dor I. Bălan
Criza Mondială şi Navigaţia Maritimă . . . . . Jean Bart
Marea şi Dreptul Maritim . . . . Cpt. C=dor P. Fundăţeanu
Cel mai minunat yacht . . . . . M. D.
Marina Estivală . . . . . Ion Minulescu
Răsărit de soare . . . . . Ion Plutaşu
Navigaţia de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin“
Vânt, valuri, stuf . . . . . Ing. Iliescu=Brânceni
Din Enciclopedia Mării . . . . . C. Amiral Bucholtzer

Cronica: *Şcoala Americană pentru marina comercială: Şarpele de mare; Al 8=lea voiaj medical internaţional pe Coasta de Azur; Imbarcarea pilotului; Noua lege pentru organizarea muncii în porturi.*

Pe marginea cărţilor: *Tragedia Dardanelelor; Recenzii.*

Informaţii; Noutăţi; Piaţa; Poştă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

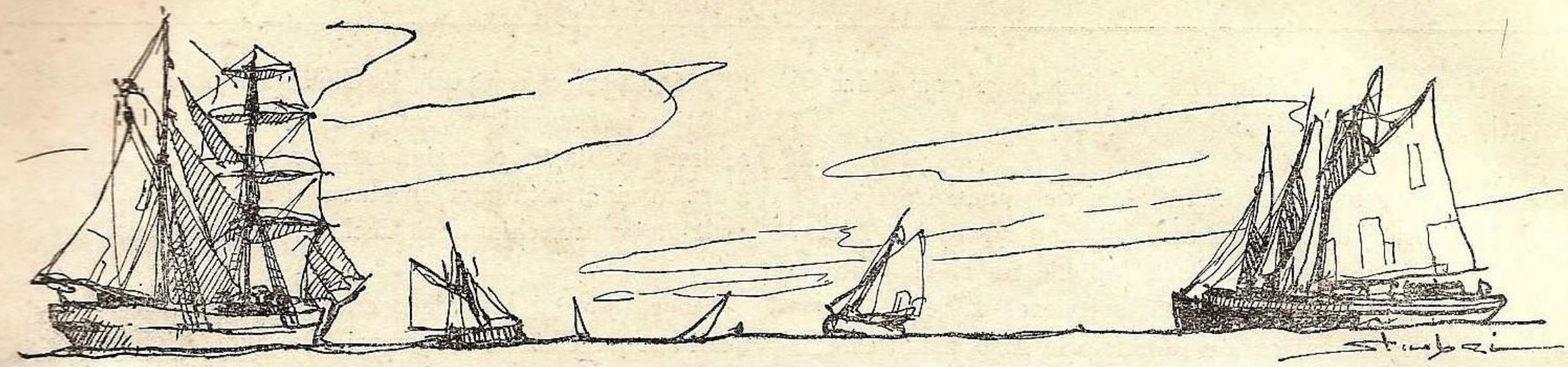
Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREŞTI



Intre Şangai şi Geneva

O singură importanță directă au pentru noi sângeroasele evenimente care se desfășoară în Extremul Orient. Ele țin atente Rusia Sovietică, distrăgând-o puțin dela presiunea tenace ce o exercită asupra noastră. Atât timp cât orizontul galben e plin de nori, Colosul Roșu nu se poate hazarda într'o acțiune europeană. Așa că dintr'un anumit punct de vedere este de dorit ca acei nori să dureze cât mai mult, căci descărcările lor ușurează tensiunea noastră, ridicată la un potențial destul de înalt. Inseninarea zării galbene înseamnă întunecarea orizontului european de către imperialismul sovietic.

*

De acolo, din depărtarea Extremului Orient, se ridică însă pentru noi o sumă de învățăminte pe care nu trebue să le neglijăm.

Japonia se bate în Manciuria, se bate la Şangai, se bate deci pe pământul chinezesc. Cu toate acestea, Japonia duce un război „de apărare". Așa o declară ea și așa admit toți marii potentați de la Liga Națiunilor care într'un caz similar, acționat de un mic stătișor, l-ar fi șters de pe fața pământului. Japonia nu este „stat agresor" nici după sibilicile articole ale Pactului Națiunilor și nici după scurtul și categoricul „pact Briand-Kelog" și aceasta, cu toate protestările și lamentațiile delegatului chinez. Iată dar că Japonia e silită să ducă un război „defensiv" pe pământul chinezesc.

*

Pe când la Şangai bubue tunurile, la Geneva bubue discursurile pacifice. Se pare însă că tunurile de la Şangai sunt mai tari decât vorbele de la Geneva, căci cu toată distanța de mii de mile, Şangaiul acopere Geneva. Intre simpli particulari ar fi fost o simplă chestie de obraz ca să spui cuvinte dulci și să îmbrățișezi numai cu o mână, pe când cu cealaltă să strângi de gât pe vecin. Dar cu noua politică a „cărților pe față", între statele care conduc destinul omenirei pe calea pacei, lucrul e foarte posibil, căci nici odată învățămintele lui Crist n'au pătruns mai bine în politica mondială: „Să nu știe stânga ce face dreapta".

Bubuitul tunurilor de la Şangai nu este decât leitmotivul pe care se brodează ideia pacei de la Geneva. Discursurile vor fi astfel mai bine înțelese.

Japonia se bate la Şangai contra Chinei. Ea se bate însă contra voinței tuturor marilor puteri și în special contra voinței Americei. Nici pentru Anglia chestiunea nu este mai simpatică, pentrucă Şangai e prea aproape de Singapour. Mai trebue amintită și fobia de culoare a Australienilor. Spun ziarele engleze însă că nici odată

La Şangai

Japonia nu va fi silită prin forță ca să oprească acțiunea ei de expansiune ci numai prin obligația morală a respectării tratatelor.

Mai spun ziarele engleze că aplicarea blocusului comercial „pacific", prevăzut de Pactul Națiunilor, pentru a constrânge Japonia să dea înapoi de la Şangai, este o

idee nefericită căci se întreabă ziarele : ,,cum vom bloca propriul nostru capital" ?

*

Japonia a semnat toate tratatele de ,,umanizare" a războiului. La Şangai ea se bate ducând un război ,,de apărare" a intereselor ei. Dacă Japonia nu câştigă noi terenuri, este ameninţată să se asfixieze. Este deci o necesitate imperioasă care a împins-o la război. Nu este atunci acesta un război de apărare ? Japonezii nu au dreptul să trăiască omeneşte pe acest pământ care e al tuturor oamenilor? Tocmai acest drept cer să şi-l câştige ei cu armele în mână. Mai ştim noi ce este un război ,,de agresiune" şi ce este un război ,,de apărare" ?

La Şangai Japonia se bate pentru pământ. Ea are nevoe de pământ chinezesc dar fără Chinezi, căci n'ar mai avea loc Japonezii. La Ceampei Japonia a demonstrat acest lucru. Ea s'a bătut cu Chinezii, indiferent de vârstă şi de sex. Curăţind Ceampeiul de ruinele încă fumegânde, a doua zi după victorie, Japonia a avut pământ pentru Japonezi.

Am uitat însă să spunem că între Japonia şi China nu este încă război. Ele se bat dar războiul încă nu a fost declarat. Statul care declară război este un stat ,,agresiv", aşa-l defineşte Pactul Naţiunilor. Pactul Naţiunilor a fost respectat.

Japonezii şi Chinezii se bat la Şangai fără a avea războiu între ei. Ei se bat în casa Chinezilor. Ca suprafaţă China e mult mai mare decât Japonia, de aproape cincisprezece ori ; iar ca populaţie, de aproape cinci ori. Ca bogăţie de sigur China e mai bogată de cât Japonia. Chinezii nu ştiu cum să scape de Japonezi. Explicaţia nu e grea. Japonia e un stat conştient, China nu. Japonia e organizată, China e desorganizată. Japonezii sunt în treburile publice de o rigidă corectitudine. China e plină de bandiţi, o ţară în anarhie. Japonia are o armată bine organizată şi perfect echipată, la Chinezi armata e desconsiderată şi dezorganizată, între militari şi bandiţi nu e deosebire. Japonia are o marină care e a treia din lume, China n'are marină. Iată cum un stat mai mic bate pe unul cu mult mai mare, chiar fără declaraţie de război.

*

Lumea ştie că Japonia a cucerit Manciuria, că Japonezii bat pe Chinezi la Şangai. Dar lumea ignorează că fără marina japoneză acest lucru nu ar fi fost posibil.

Când la 1895 Japonia a distrus marina chineză, şi-a asigurat supremaţia în Extremul Orient şi coastele Chinei erau deschise ori cărei expansiuni japoneze. Un moment această supremaţie a fost ameninţată de flota rusă dar la Ţuşima, marina japoneză a înmormântat şi acest pericol. Drumul Japoniei a rămas din nou deschis.

In recentele evenimente ,,eroi anonimi" şi-au făcut din nou datoria. Lumea vorbeşte de eroismul soldatului japonez, în Manciuria şi la Şangai, dar fără marină nici un soldat japonez nu ar fi putut părăsi Japonia. Marina de comerţ japoneză a cărat diviziile japoneze pentru Manciuria, iar Marina de război a asigurat această transportare de forţe.

La Şangai, rolul marinei a fost şi mai hotărâtor. Armata japoneză nu numai că a debarcat sub protecţia tunurilor navelor de război, dar şi curăţirea terenului de trupele chineze s'a făcut tot cu concursul acestei artilerii. De unde nu mai bat tunurile navelor de război, armata japoneză numai înaintează pentru moment. ,,Eroi anonimi" constituesc partea hotărâtoare.

La Şangai se petrec evenimente pline de învăţăminte pentru noi. Să fim foarte atenţi în faţa realităţilor.

E mai interesant la Şangai decât la Geneva.

La Şangai sunt fapte.

La Geneva sunt vorbe.

Locot. C-dor I. BĂLAN.

La Geneva.

Criza mondială în navigaţia maritimă

In timpul războiului mondial submarinele, — piraţii mărilor — au înecat atâtea vase comerciale în cât, după încheerea păcei, toate ţările maritime s'au grăbit să construiască vase noui pentru a înlocui pe cele pierdute.

De sigur, s'au construit prea multe. Dela 1914 la 1931 tonajul marinei comerciale din toată lumea a crescut cu aproape 50 la sută.

Progresul technic realizat la nouile construcţii face ca la acelaş tonaj să avem azi o mai mare capacitate de transport ca în trecut.

Staţionarea în porturi a fost scurtată prin îmbunătăţirea căilor de acces şi perfecţia manipulărei mărfurilor.

De fapt capacitatea transporturilor maritime dela 1914 până azi s'a dublat.

Traficul maritim mondial scade.

Navlurile sunt în scădere.

Câteva indicii :

Cantitatea de mărfuri trecând prin canalul de Suez în 1929 era de 34 milioane tone, în 1930 abea 28 milioane tone.

Traficul total a celor 3 mari porturi : Anvers, Roterdam şi Hamburg a suferit o regresie de 9 milioane tone.

Iată cum a mers şi progresul tonajului mondial :

1897—18,6 (în milioane de tone)
1914—45,4 „ „ „ „
1931—68,7 „ „ „ „

Tonajul a crescut şi marfa de transport a scăzut.

*

Cumplita criză economică prin care trece omenirea se întinde peste ţări şi mări. Paralizia cuprinde şi cele mai vii organisme mondiale. Marile porturi, în care pulsa cea mai bogată viaţă, cad pe rând în letargie.

Apa, altădată răscolită de aripile helicelor, tăiată de urmele vapoarelor şi remorcherelor, azi e adormită într'un calm de moarte. Nici o mişcare, nici un sgomot. Traficul maritim scade zilnic. Marile porturi europene prezintă un aspect dezolant.

Dealungul cheurilor goale, nesfârşite şiruri de vapoare inmobile, foarte înalte, pentru că sunt goale, mute, părăsite, fără lumini — un cimitir de vase-fantome. Imense capitaluri imobilizate.

Pustiu pe coverte, cabinele şi hambarele goale aşteaptă pasageri şi marfă cari nu mai vin.

După statisticele recente 750 de vase engleze dorm ancorate prin porturi. Numai Anglia are aproape patru milioane tonaje inmobilizate în porturile sale, afară de vasele rămase goale prin diferite porturi străine.

In portul Anvers 86 de vapoare stau desarmate.

In Hamburg se găseşte desarmat un tonaj de jumătate milion. Societăţile germane de navigaţie au cerut guvernului măsuri speciale pentru a putea face faţă la concurenţa internaţională. Ele stăruesc pentru reducerea taxelor fiscale, şi a salariilor, precum şi pentru abrogarea legei de interzicere a vânzării vaselor germane în străinătate.

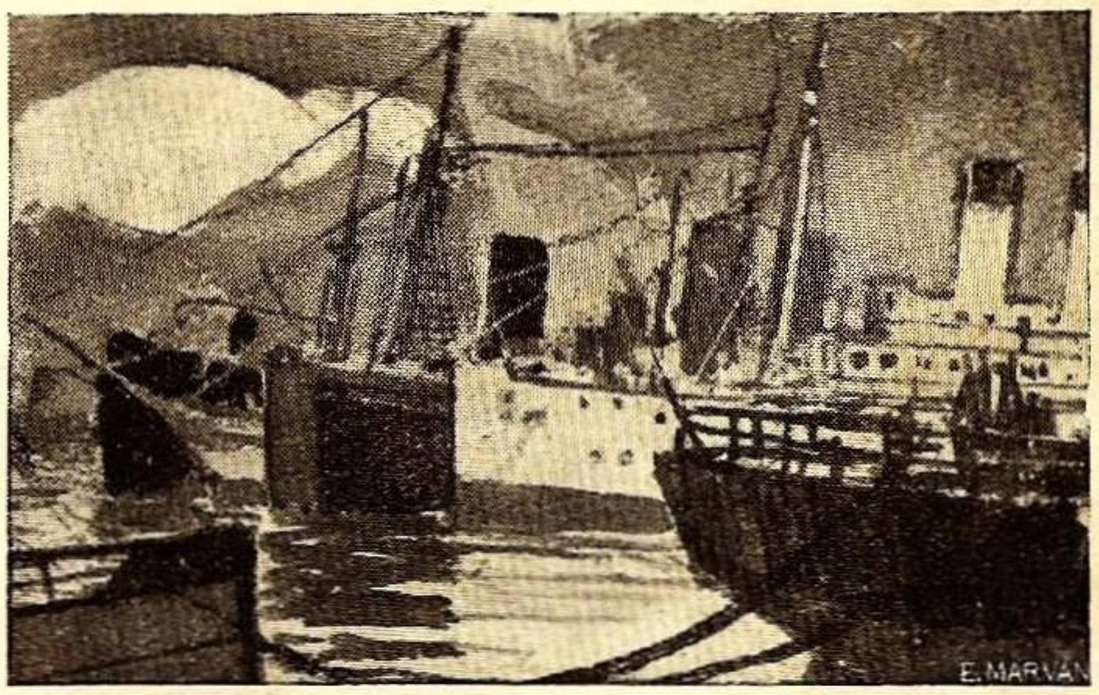
Ca să poată rezista, societăţile de navigaţie se unesc între ele.

Nord Loydul German s'a unit cu Hamburg-American.

In Italia fuzionează Navigazione Generale Italiana cu Loyd Sabaudo şi Cosulich. Marina Italiană are 800.000 tone de vase dezarmate.

Foaia engleză *The Sphere* publică un interesant studiu asupra şomajului vapoarelor, prezentând un aspect al crizei necunoscut până acum.

O coloană de cifre indicând gravitatea şomajului rămâne totuş un lucru rece şi abstract, vederea însă a pădurilor de catarge, a nenumăratelor corpuri flotante, aliniate în porturi, goale şi inerte, este un spectacol de o tragică realitate.



Portul doarme plin de vase mute, părăsite...

Materialul a rămas mort, neutilizat. Ce se face cu personalul ?

Pe vasele goale n'au rămas de cât foarte puţini marinarini de gardă.

Dar ce au devenit ceilalţi, toţi marinarii şi ofiţerii întrebuinţaţi în industria transporturilor maritime ?

Au rămas pe uscat.

Prea puţini şi-au putut găsi de lucru. Cei mai mulţi se găsesc într'o situaţie de plâns.

Oameni cari au îmbătrânit vagabondând pe ape, în luptă cu valurile mărei, astăzi bat străzile oraşelor ca vânzători de ziare. Unii mai norocoşi au intrat chelneri, alţii pe la tramvae şi căi ferate.

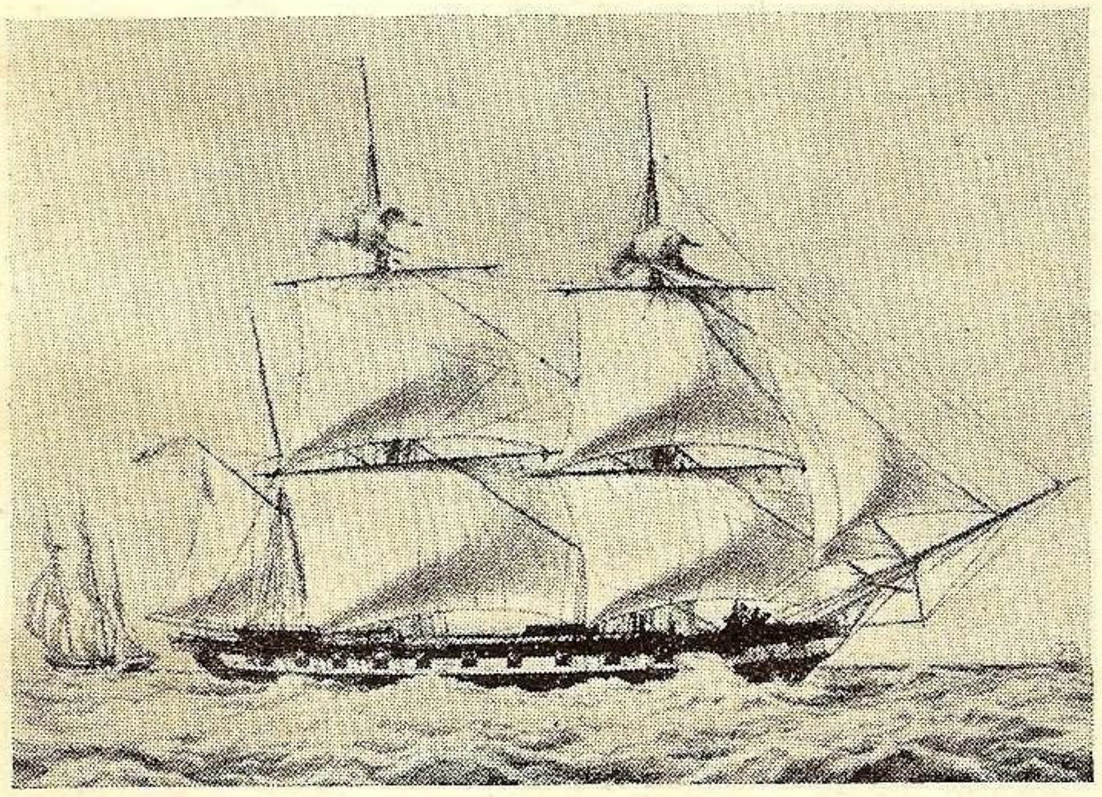
In Anglia 45.000 de marinari primesc ajutoare din *„Fondul naţional de asigurări"*. Aproape o mie de ofiţeri din marina comercială nu primesc nimic dela stat. Oameni culţi, brevetaţi, decoraţi în războiu, sunt mulţumiţi să fie îmbarcaţi ca simpli marinari sau fochişti. S'au armat câteva vapoare cu echipaje complect formate din ofiţeri di-

Marea şi Dreptul Maritim

Am arătat influenţa Mărei asupra conceptului juridic terestru transplantat domeniului maritim, şi cum prin practica navigaţiei comerciale, Fenicienii au ajuns să pună bazele Dreptului Internaţional Maritim.

Comercianţi prin instinct şi practici prin fire, Fenecienii au simplificat formalismul juridic care îngreuia transacţiunile comerciale, şi prin asistenţa juridică pusă la îndemâna comptuarelor semănate prin porturile şi insulele Mediteranei, au creiat ceeace lumea modernă cunoaşte astăzi prin Dreptul Internaţional public, instituţiunea *consulatelor*.

Grecii, — a căror patrie a fost Mediterana — ne-au transmis asemenea obiceiuri juridice de drept maritim, din care se poate deduce influenţa Mărei şi tendinţa de unificare asupra conceptelor juridice împrumutate dela uscat.



Navă de corsari.

Romanii ne-au transmis numeroase forme şi obiceiuri juridice cari ar putea constitui un adevărat *corpus juris maritimi* şi care regulează drepturile dintre armator şi patron. Codul Theodosian cuprinde norme relative naufragiului, suveranităţei litoralului, clauze de garanţie accesorie în contractul de transport, etc.

Evul mediu a imprimat regulelor de drept maritim concepţiunea corespunzătoare stărei sale sociale. Sub influenţa Mărei unele dintre acestea s'au adaptat imediat. altele s'au pierdut ca ne fiind accesibile uzurilor vieţei maritime.

In lupta cu riscurile Mărei, conceptul omenesc continuă şi astăzi ca şi în trecut să se adapteze nevoilor practice şi utilitariste pe care domeniul maritim le pune la îndemâna omului.

Astfel a apărut rând pe rând noţiunea contractului de comandă şi asigurările care regulează operaţiunile comerciale pe mare.

Căpitanul navei nu este numai un reprezentant al armatorului. El devine stăpânul navei în timpul călătoriei acesteia. Are drepturi arbitrarii, trage la răspundere pe subordonaţii săi.

Munca devenind liberă, apare dreptul de asociaţiune. Negustorii pot însoţi marfa pe nave. Apar apoi asigurările mutuale, stipulaţiunile pentru profit şi pierdere. Toţi părtaşii unei întreprinderi comerciale maritime : proprietar, armator, comandant, echipagiu şi terţe persoane. se angajează în contractul de afretare al navei.

Este un avans faţă de situaţia similară care regulează raporturile comerciale pe uscat.

Nava călătorind pe Mare îşi dublează personalitatea sa. Pe lângă un mijloc de transport şi un mobil, devine un fel de prelungire a locului natal, un organism îmbrăcat în formele dreptului civil şi comercial care duce pe Mare, obiceiurile juridice împrumutate dela instituţiunile patriei sale.

Nava este apărată acum de stat şi legile sale naţionale.

In aplicarea lor, aceste legi se acordă cu ale altor state şi tind spre o reglementare internaţională.

Insă-şi nesiguranţa datorită atacului piraţilor şi Sarasinilor se cristalizează sub forma conceptului juridic adaptabil acestor împrejurări. Orice alte accidente întâmplate navelor sunt încadrate în sistemul avariilor comune.

Consecinţele creerei dreptului maritim a dus la înfiinţarea jurisdicţiunilor speciale, tribunalele maritime cari judecă infracţiunile, delictele maritime şi fixează contribuţiunile ce datoresc toţi cei interesaţi sau din cauza cărora s'au produs accidentele navelor. Astfel faimoasele roluri ale Oleronului stabileau principiul echitabil prin care se evaluiază valoarea lucrurilor pierdute şi contribuia părţilor.

Adaptarea concepţiilor juridice dela uscat la Mare n'a fost uşoară. Existau deosebiri fundamentale între concepţiile juridice ale republicelor mediteranene şi ale statelor continentale.

Funcţiunile universale sintetice ale Mărei a reuşit să modeleze această divergenţă şi adaptare a diverselor concepte a căror imediată şi binefăcătoare consecinţă a fost legiferarea de mai târziu a libertăţei mărilor şi distrugerea pirateriei.

---

plomaţi. Pe vasele dezarmate sunt ofiţeri cari au rămas simpli gardieni.

Marinarii de rasă, răsfăţaţii copii ai Marii Britanii, suveranii oceanelor, aşteaptă resemnaţi evenimentele cari trebue să scoată iarăşi vasele în larg.

„Noi avem în sânge sarea mărei, zic Englezii, şi cele mai cumplite dezastre nu pot să ne îndepărteze de apă. Aşteptăm o *maree* favorabilă ca să ne vină rândul... na*vele şi oamenii noştri vor fi gata".*

Jean Bart

Dar unificarea n'a fost posibilă decât atunci când statele şi-au schimbat mentalitatea asupra stăpânirei mărei.

De unde a venit această mentalitate şi haos care a stăpânit veacuri relaţiunile comerciale pe Mare ?

Chiar dela origina navigaţiunei comerciale care a fost cel mai rapid instrument de îmbogăţire şi sursă de competiţiuni între popoare !

Cu drept cuvânt s'a spus „Des que l'homme parut sur la mer, il y porta ses passions en même temps que ses nobles instincts".

Este secretul pentru care alături de negoţul maritim a înflorit pirateria. Mediterana, ,acest leagăn al civilizaţiei antice, a fost câmpul de experienţe al bătăliilor navale, brigandajelor, comerţului cu sclavi şi pirateriilor alături de comerţul onest care a făcut fala Tyrului, Sidonului, Atenei, Cartaginei, Syracuzei, Romei, Veneţiei, Genovei, Piza, etc.

Această divergenţă de mentalitate a provocat conceptul juridic anti-internaţional asupra folosinţei Mărei.

Vechiul drept maritim roman considerase folosinţa mărilor liberă tuturor popoarelor întocmai ca apele curgătoare şi ca aerul necesar respiraţiei. Secretul acestei grandioase concepţiuni juridice stă în înţelegerea funcţiunilor economice ale Mărei, prin intermediul căreia flotele comerciale transportau în linişte bogăţiile lumei, cari întreţineau viaţa şi luxul legendar al celor 1.500.000 locuitori ai Romei.

Consecinţele economice ale supremaţiei maritime romane pentru lumea veche au fost extraordinare.

Prin prizma Mărei şi influenţei sale civilizatoare se poate studia cauza transformărei sociale şi motivele pentru care Roma a cucerit Italia, Spania, Africa şi Britania.

Creiarea corporaţiunilor şi breslelor, a marilor pieţe interne cari pulsau traficul enorm al bogăţiilor indigene către marile porturi, precum şi organizarea impozitelor vamale, şi a comptuarelor maritime, se datoresc în mare parte comerţului maritim asigurat de o înaltă concepţie juridică ; autoritatea, sancţiunea şi libertatea mărilor pentru comerţul maritim.

Romanii au dus răsboiul de exterminare contra pirateriei pe care au considerat-o ca un act ostil umanităţei.

Căderea imperiului a provocat anarhia în idei şi decadenţa spiritului şi mentalităţei de autoritate şi ordine, cari s'au resfrânt şi în domeniul internaţional maritim. Dreptul a fost înfrânt. Separatismul, feudalismul şi anarhia Evului Mediu a renăscut pirateria, pătând opera colectivităţei umane.

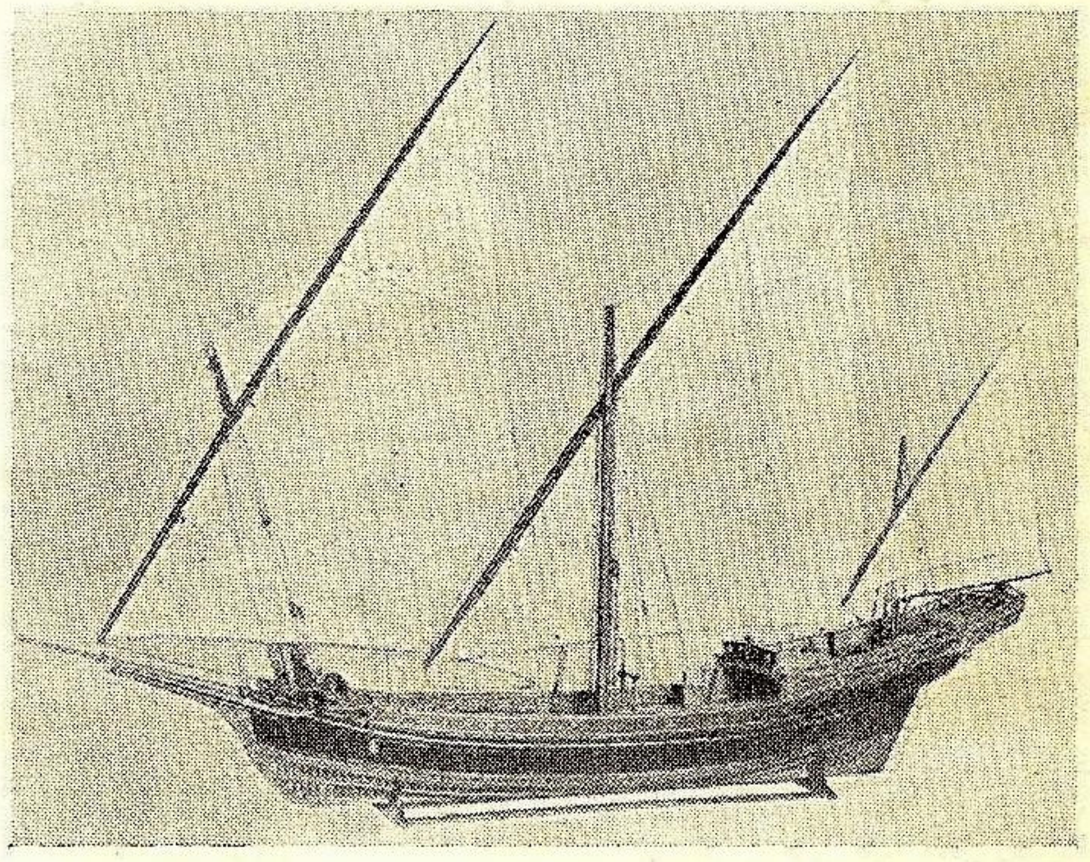
Pentru a II-a oară în istoria politică a lumei, Marea a resuscitat starea de drept pe care evoluţia civilizaţiei o stricase în domeniul faptelor.

Evul mediu nu concepea Marea liberă. Au trebuit numeroase răsboae şi catastrofe politice-sociale pentru ca renaşterea care mijea la porţile unei noi civilizaţii să silească cetăţile maritime ale Mediteranei pentru organizarea institutelor capabile să suprime pirateria şi negoţul sclavilor. Sub influenţa nevoiei transacţiunilor maritime libere şi paşnice, societatea Evului mediu a trebuit să revie la conceptul juridic roman pentru represiunea pirateriei.

Au rămas celebre *officium robarie* — biroul pirateriei — unde se denunţau piraţii şi *Salvatera,* de unde se ridicau premiile şi garanţiile pentru cei ce denunţau pe piraţi şi traficanţii comerţului ilicit.

Incepând cu secolul XIII se organizează *corsarii* autorizaţi.

Cursa a fost o etapă oportună şi justificată în calea conceptului juridic al libertăţei Mărilor. Ea reflecta structura socială a timpului său. Dacă ar fi să se repete istoria maritimă a lumei şi în locul înţelegerei internaţionale de astăzi, legiferate în texte şi convenţiunile respective uzului Mărei, s'ar reveni la mentalitatea şi haosul din trecut, s'ar începe tot cu corsarii autorizaţi ai Evului Mediu, ,pentru a se ajunge la unificarea concepţiilor şi topirea competiţiunilor ce despart popoarele asupra chestiunei suveranităţei mărei.



Navă de piraţi.

In ce priveşte dreptul maritim în timp de războiu, evoluţia unificărei conceptelor juridice s'a făcut şi mai greu.

Adaptarea la realităţile şi comandamentele Mărei rămân identice. Cauza stă în însă-şi influenţa Mărei.

Una e geografia politică a Mărei în timp de pace, alta este în timp de războiu.

Aceasta din urmă comandă un realism special în care elementul naval — materia primă — şi comunicaţiile sigure pentru aprovizionarea naţiunilor în răsboiu pun faţă în faţă forţele beligeranţilor cari îşi dispută pe viaţă şi pe moarte libertatea mărei.

Negaţiunea liberei folosinţe a mărilor devine o axiomă pentru beligeranţi.

Iată dece încă din antichitate conceptul juridic al libertăţei mărilor în timp de răsboiu a rămas o chestiune de

aplicaţie a dreptului şi o adaptare la împrejurările şi realităţile politice.

Astfel Romanii considerau în drept folosinţa mărei, liberă tuturora, pentru că în fapt, flotele lor stăpâneau marea şi comerţul maritim în timpurile de criză se făceau sub cutele acvilei romane. Tot aşa în evul mediu, cetăţile mediterane deşi au reuşit să se pună de acord asupra represiunei pirateriei, au continuat să aibă o atitudine violentă în ce priveşte folosinţa mărei în timp de răsboiu.

Chiar în timp de pace, Veneţia, Genova, Aragonul, Catalonia, Olanda, Danemarca, cetăţile hanseatice, apoi Franţa, Spania, Portugalia şi Anglia, exercitau în apele lor maritime, un drept de poliţie şi tribut special, care deriva din forţă şi conceptul juridic greşit asupra suveranităţei Mărei.

Multă vreme Veneţia a recoltat în profitul său faimosul tribut asupra comerţului maritim în Adriatica.

Genua considera marea largă domeniul său propriu şi forţa statele maritime să exercite numai navigaţia locală sau micul cabotaj.

Odată cu manifestaţiunile renaşterei în toate domeniile disciplinelor umaniste, apar comentatorii ştiinţei juridice, care începând din sec. XIV susţin că Marea şi ţărmurile sale sunt comune folosinţei libere în virtutea dreptului ginţilor.

Concepţiunea terestră asupra suveranităţei mărei şi care s'ar traduce prin însă-şi cuvintele primului capitol al genezei : „Faisons l'homme à notre image et à notre ressemblance et qu'il commande aux poissons de la mer" a fost înlocuită cu concepţia adequată mediului şi naturei mărei.

Pentru aceasta să nu uităm că au trecut veacuri întregi.

Omului i-a fost dat dominaţia uscatului. El a fost capabil şi la înălţimea eforturilor sale pentru a-şi impune şi exercita comandamentul său. Avem o istorie a neamurilor cari l'au stăpânit, locuit şi umanizat. N'avem cu alte cuvinte o istorie a pământului.

Din contră, avem o istorie a Mărei, pentru că pe suprafaţa acesteia s'au perindat civilizaţii cari au avut în ea puncte de sprijin cari au fost spiritualizate de influenţa sa, dar pe care nimeni n'a putut-o stăpâni efectiv, elementele sale, suprafaţa şi spaţiul n'a putut fi susceptibile de cât posesiunei, iar nici decum unei stăpâniri efective.

Eforturile pe care le-ar face un popor pentru folosinţa exclusivă a mărei, sunt imposibile de imaginat. Supremaţia mărei este o noţiune greşită care nu-şi mai are locul în dicţionarul geografiei politice.

Puterea maritimă care ar tinde la acest imperialism, şi-ar coaliza instantaneu întreaga lume contra sa, fiindcă atare exclusivitate este o uzurpare a naturei lucrurilor şi imposibil de menţinut.

Ea afectează viaţa continentelor care în baza interdependenţei interoceanice n'ar putea vieţui şi evolua fără folosinţa apelor sale pe baza unei perfecte egalităţi de tratament şi libertate.

Cadrul articolului nu permite catagrafiarea teoriilor juridice asupra suveranităţei mărei şi ideile cari au germinat baza dreptului internaţional maritim în secolul XVI, XVII, XVIII şi XIX-lea. Descoperirea noilor regiuni geografice creatoare de noi debuşeuri şi desvoltarea fără precedent a comerţului maritim, a provocat fatalmente şi evoluţia dar şi noi teorii juridice aplicate domeniului maritim.

Dela rudimentarele noţiuni şi institute maritime ale Fenicienilor, cari au fost poate şi cei dintâi piraţi, dela primitivele concepţiuni juridice şi sociale despre care ne amnteşte Herodot şi Tucidide, dela codul maritim al lui Minos, legendarul rege al Cretei, dat înainte de a fi ajuns judecător de şedinţă în infern, după credinţa Cretanilor, dela legile maritime Rhodiene şi toate institutele Grecilor, Romanilor şi Bizanţului şi până în epoca contimporană, dreptul maritim, s'a mărit şi conţinutul şi sfera sa de acţiune.

Ce este astăzi dreptul colonial dacă nu manifestarea activităţei comerciale moderne produsă de domeniul maritim ca instrument de legătură între metropole şi continente ?

Uzurile maritime au cristalizat conceptele juridice pe care influenţa Mărei le-a adaptat mediului, le-a modelat şi transformat în texte şi convenţiuni cu caracter specific internaţional.

Prin natura dispoziţiunilor sale dreptul maritim se deosebeşte fundamental de dreptul comun. Are un caracter eminamente internaţional, perceptele sale având ca prim obiectiv, scop şi raţiune să stabilească o perfectă solidaritate în faţa pericolului şi riscului Mărei.

Din această solidaritate în faţa riscurilor au eşit teoriile juridice ale intervenţiunei statelor, ale onoarei şi demnităţei pavilionului naţional, al ceremonialului maritim, ale avariilor comune, asigurări, salvarea maritimă, abandon, instituţia Casei invalizilor marinei, teoria riscului profesional cu întreg cortegiul legiuirilor asupra asistenţei sociale, etc.

Multe domenii de activitate umană au împrumutat astăzi din conceptele juridice care stau la baza dreptului maritim.

Reglementarea internaţională a circulaţiunei navelor pentru prevenirea abordajului a fost copiat şi redat circulaţiei terestre şi celei aeriene.

In multe privinţe conceptul juridic adaptat domeniului aerian a fost copiat după cel maritim cu care dealtfel se aseamănă prin natura şi elementele sale.

Incontestabil că dreptul maritim la originea sa este un produs biologic. In contact cu realităţile Mărei şi-a schimbat profund caracterul spre a îmbrăca forma şi fondul specific mediului marin.

Dreptul maritim cuprinde ceva mai mult, ceva original

și propriu. Cuprinde ceeace natura însă-și a născut — indiferent de existența omului, acele principii generale cu caracter de adevăruri absolute și eterne, solidaritatea, egalitatea, libertatea, existente în spațiul și pe suprafața mărei, dela origina sa, pe cari inteligența umană le-a redat sub forma libertății mărilor, a siguranței navigațiunei, a pescuitului liber, a utilizărei cablurilor internaționale, a solidarității în fața riscurilor, etc.

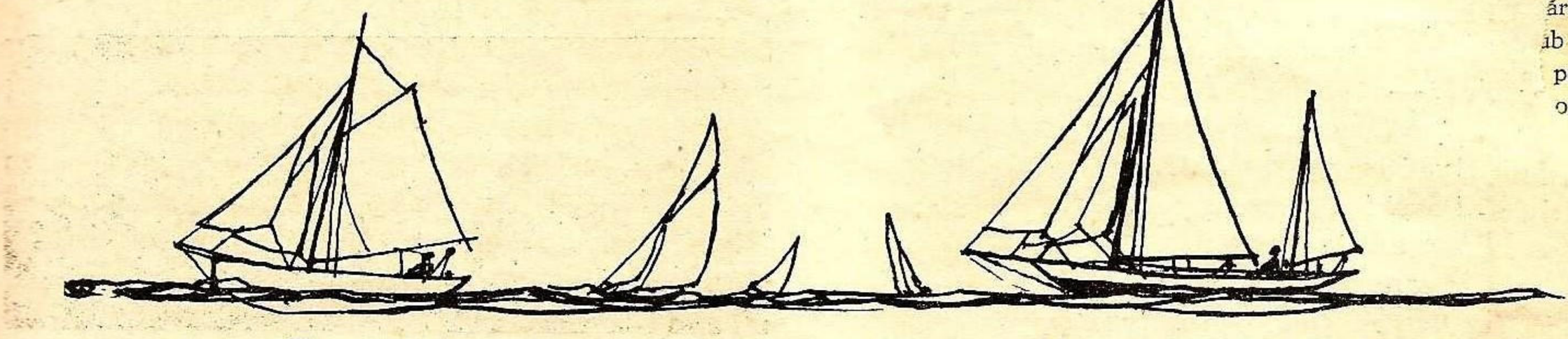
Marea, element etern și de-apururi sbuciumată pentru cucerirea pământului și spiritului uman, rămâne cea mai vastă istorie a biologiei și filosofiei umane. Ea oferă numai priveliștea simbolică și admirabilă așa cum ț ţelege arta, ci și secretele profunde și oculte cari ţionează deopotrivă economia și structura politi cială mondială cât și disciplinele sale etice. Concept ridic i-a imortalizat măreția forței prin apoteoza c mai înalt, mai utilitarist, mai tolerant și solidarist spi de justiție și echitate , pe care se bazează fructul să Dreptul maritim pozitiv.

Cpt. C-dor *P. Fundățeanu*

mane-
alvare,
stept

si
a-
da
ine

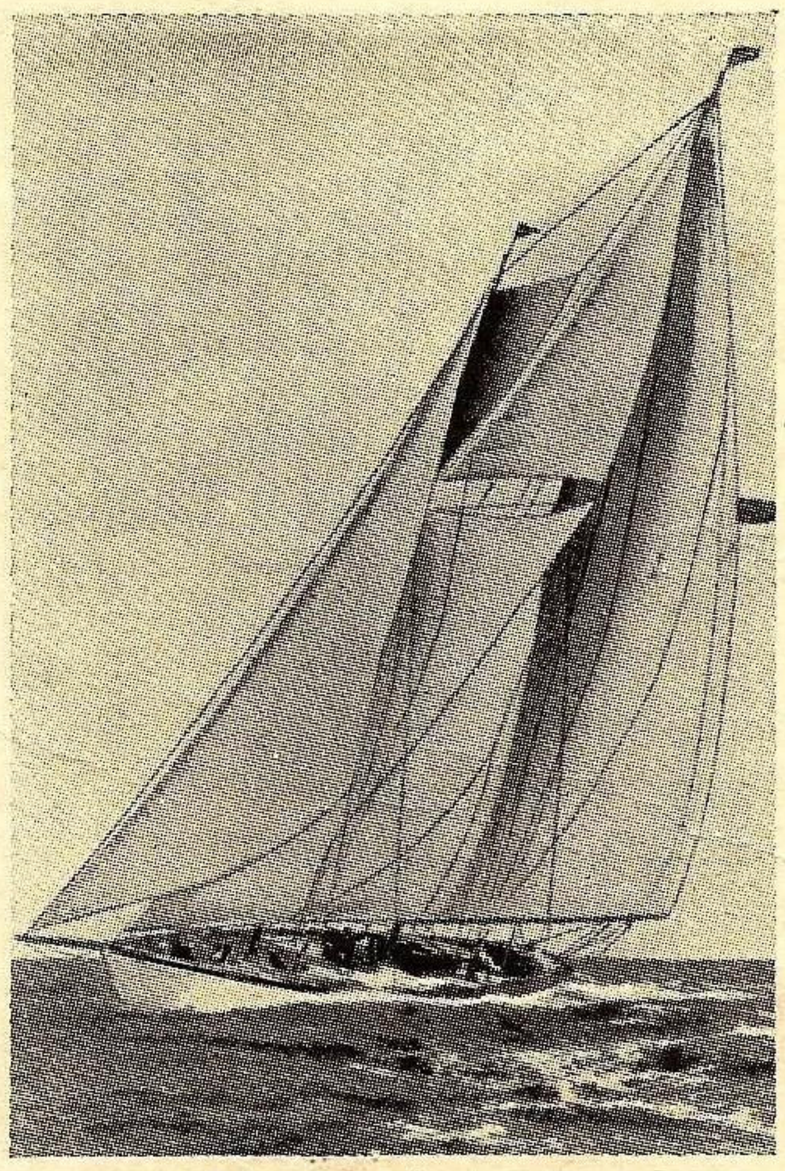
ărie cu
ib pun-
poartă
ord la



Cel mai minunat yacht

Din America a pornit spre Anglia o escadră (!) de yachturi, a căror lungime variază între 15 și 23 metri.

Dintre toate cel mai curios este *„Landfall"* care a fost construit în secret în Germania și care, atât ca arboradă,



Cel mai minunat yacht.

— pânze și catarge, — cât și aranjament interior, se deosebește cu mult de însoțitoarele lui.

Catargul este oval și e făcut din 36 bucăți de lemn, astfel îmbinate și lustruite, încât să fie cât mai ușor și cât mai tare.

El poartă douăzeci și șase de pânze diferite, — 12 m. patraţi. Cu atâtea pânze se obține un joc care poate fi folosit pe orice fel de vreme, dela briza ușoară până la furtună.

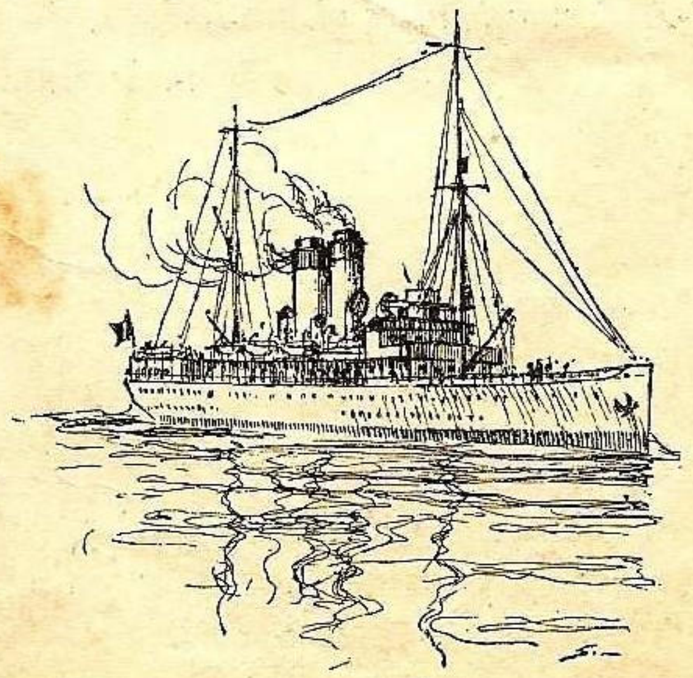
Pe punte sunt instalate vinciuri electrice, fiecare din ele având o putere cât zece oameni. Cu ele se întind și se strâng pânzele.

E înzestrat cu trei aparate de cârmă, ca siguranță.

Camera de navigație din interior se aseamănă cu aceia a unui submarin. Peste tot numai indicatoare, diagrame, manivele. Un indicator măsoară viteza, un altul forța vântului, altul drumul vasului. Trei cronometre stau în culcușul lor capitonat, alături de aparatul de radio, gata a prinde ora dela turnul Eiffel.

Pentrucă pe vreme rea nu se pot deschide capacele și tambuchiurile, sistemului de ventilație din interior i s'a dat aceiași atențiune ca la submarine : ventilatoare, supape, etc. Bucătăria poate arde cărbuni sau gaz aerian.

M. D.



apli
lităţi
As
beră
ma
si
i
i
v

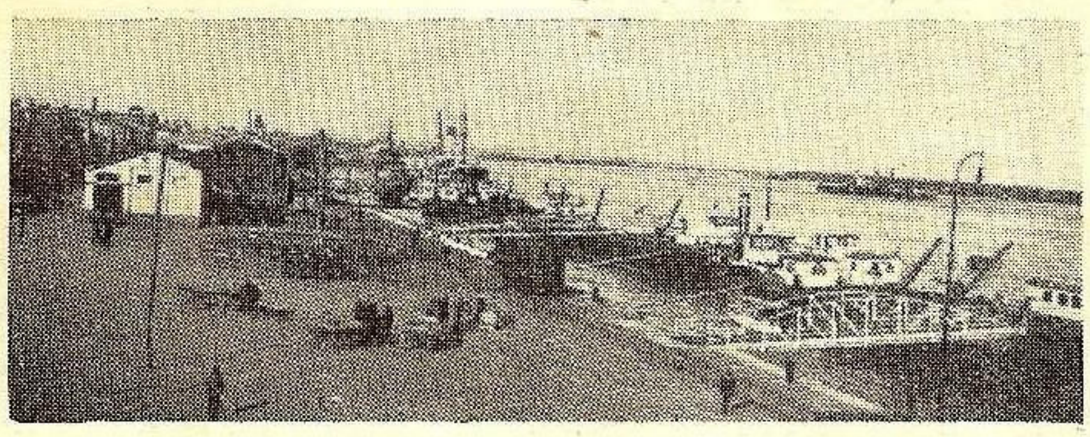
Cata
Fran
lor m
riva
tă

Marina Estievală

In port, nici un vapor
Şi 'n larg,
Nici fum, nici pânză, nici catarg !...

Din Orientul plin de soare,
De flori, de fructe aromate
Şi de poveşti neterminate...
Din orientul plin de soare
Şi maladii molipsitoare,
N'a mai sosit în port, de-azi noapte
Nimic —
Nici flori, nici fructe coapte,
Nici opium, nici tutun de pipă
Nici aspirină pentru... gripă !...
In port e linişte
Şi 'n zare,
Tot linişte... (dar mult mai mare)
In larg, sirena nu mai ţipă
Şi macaralele-au tăcut,
Iar sus pe dig, hamalii dorm
Duhnind a spirt şi-a iodoform...

Şi portul parcă-a dispărut !...



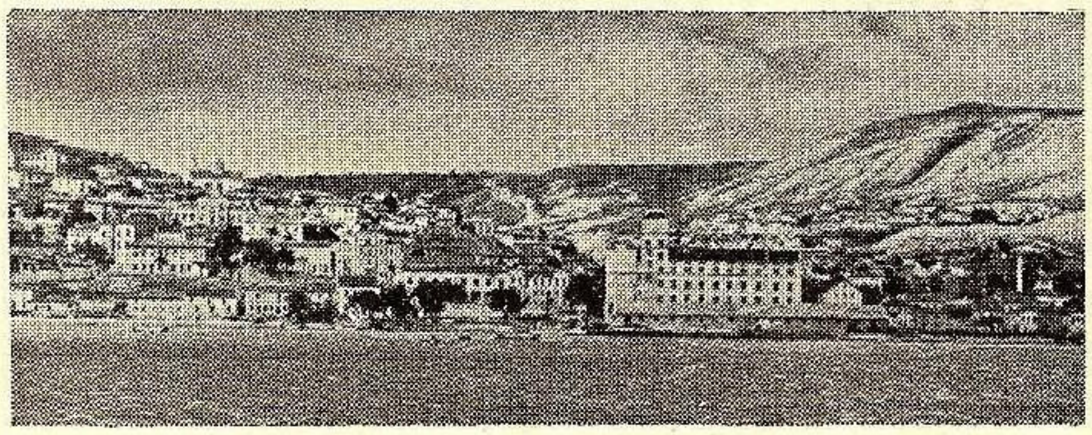
Doar farurile — lumânări marine
Mai stau de veghe, nu ştiu pentru cine,
Şi grave, ca nişte Sybile,
Ce rătăcesc pe Euxin,
Şoptesc :
„Trec zile, după zile,
Şi-Argonauţii nu mai vin !...“

ION MINULESCU

LITERATURĂ

Răsărit de soare
(la Balcic)

La orizont, la răsărit, pe mare,
E cerul tot o vatră de văpaie...
Un evantai de suliţi lucitoare
Au prins în ele o spumoasă claie.

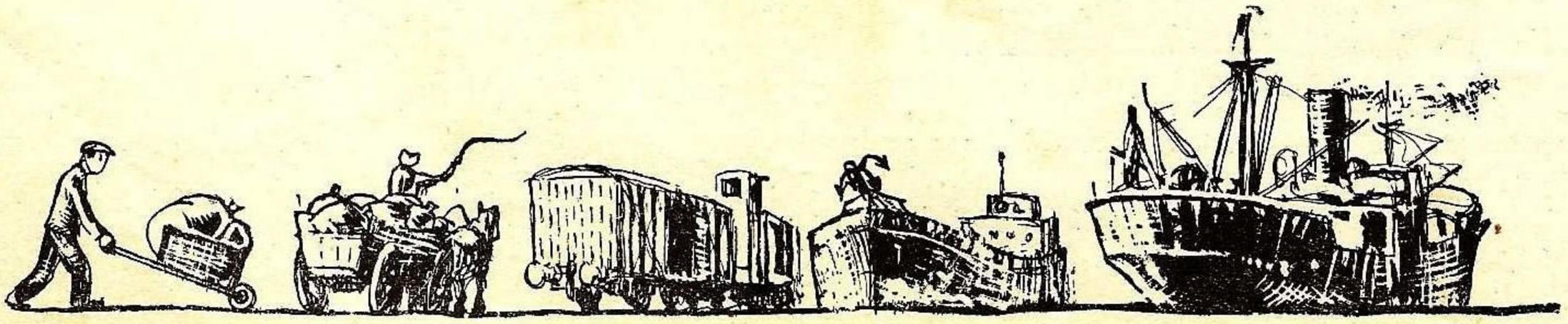


E-un nouraş, un bolovan de vată,
Care surprins în jocul de lumină,
Se 'nbujorează gingaş, ca o fată
Şi par'că spune : — „Nu am nici o vină !“

Cât poate ochiul marea să cuprindă,
Este-un covor de pietre nestimate
Şi ca'ntr'un câmp de cioburi de oglindă
Privirile se risipesc, furate...

Dar iat'acum, cu-o tainică sfială,
Se conturează-un glob ca de jăratec ;
El învestmântă 'n purpură regală
„Tenha-Juvah“ sau „Cuibul Singuratec“...

ION PLUTAŞU



Navigaţie de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin"

Chiar în primul număr al revistei noastre ne-am propus să ne ocupăm de popularizarea navigaţiei de plăcere.

Turismul în general, şi mai cu seamă cel de apă, este prea puţin răspândit în publicul românesc, deşi natura a fost cu ţara noastră destul de darnică în pitoresc şi originalităţi.

Câteva începuturi fericite sunt promisiuni pentru viitor şi ne grăbim să le semnalăm.

Incercarea făcută astăvară de un pasionat amant al mării, D. Ing. *Iliescu Brânceni,* merită toată atenţia şi admiraţia noastră.

Până ce vom putea să ne ocupăm mai pe larg de această interesantă navigaţie în regiunea limanurilor de pe litoralul nostru, începem deocamdată să dăm notele de drum după jurnalul de bord al micului yacht *„Pinguin"*.

Dar o lămurire din partea noastră e necesară.

Drumul făcut pe apă de *Pinguin* este ceeace francezii numesc *une croisière* în navigaţia de plăcere. Este un turism nautic de cabotaj încrucişind în apele teritoriale pe mare, fluviu, canale şi lacuri.

In cazul de faţă această excursie pe apă are caracterul unei adevărate explorări într'o regiune necercetată.

Mai toţi amatorii navigatori coborau de obiceiu Dunărea ieşind la mare pe gura Sulinei, navigau la Sud, în jos, de-alungul şi în vederea coastei până la Constanţa ; unii ajungeau până la Balcic-Varna, iar alţii reuşeau să intre în Bosfor — dacă nu erau pescuiţi de vapoarele care-i găseau rătăcind în larg.

Pinguin însă a făcut drumul invers. Plecând dela plaja Mamaia a navigat în spre spre Nord, a trecut din Marea Neagră în marele lac Razelm, apoi prin Dranov, canalul Prinţul Ferdinand, intră în Dunăre, navigând împotriva curentului se întoarce în lacurile Razelm şi Babadag prin canalul Regele Carol I, iar prin gura Portiţei iese din nou la mare şi navigă noaptea în lungul coastei până la Mamaia.

Traversează o regiune aproape necunoscută pentru navigatori. Face descoperiri ca pe malurile Congolui sau a Nigerului. Natura stranie, originalitatea şi viaţa primitivă din bălţile Deltei n'o poţi găsi nicăeri în Europa.

Salutăm cu tot entusiasmul pe căpitanul yachtului *Pinguin,* care a dovedit că posedă toate calităţile de conducere, curaj şi antrenament nautic. Socotindu-l printre *pionierii* navigaţiei de plăcere în România îi deschidem larg coloanele revistei noastre şi îi dăm cuvântul :

☆

Vânt, valuri, stuf

— Notiţele unui pânzar —

de Ing. N. Iliesou-Brânceni

Ora 8 dimineaţa.

Nici un suflu de vânt nu încreţeşte pânzele albe ale micuţului meu yacht „PINGUIN" care aşteaptă ancorat în dreptul plajei Mamaia, gata pentru o călătorie destul de aventuroasă faţă de puterile mele şi ale lui.

„PINGUIN" măsoară abia 6.50 m. lungime dar poartă cu mândrie 20 metri pătraţi de pânză, întinsă pe un catarg semeţ de aproape 9 metri înălţime, de formă arcuită, după o curbură ce-mi pare aşa de armonioasă că mi-e greu să-mi iau ochii de la ea.

O sută de griji mărunte mă obligă însă să mi-i întorc în alte părţi şi să mă asigur dacă totul e în regulă pe micul meu bord.

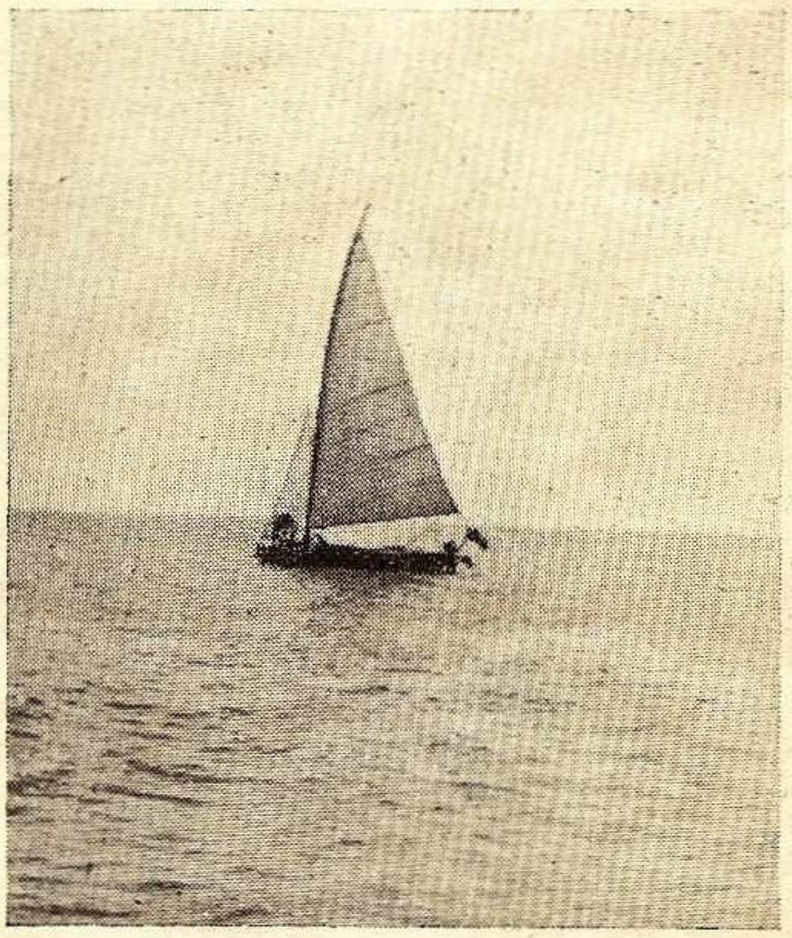
Secţia navigaţiei : harta coastei Mării Negre până la Sulina ; harta marilor lacuri Sinoe, Razelm, Goloviţa, pe unde am de gând să încrucişez ; harta Deltei Dunării cu numeroasele ei gârle şi grinduri, pe unde poate am să mă încurc ; mica mea busolă de bord, care mă va ajuta poate să mă descurc ; ramele de ajutor cu furcheţii lor de rezervă, ancora, lanţul, sonda, cutiile de aer, manevrele vii şi moarte ale pânzelor şi derivorului, centura de salvare, scule mărunte de reparat, instrumente de pescuit (de mult aştept să-mi pice în undiţă „regele şalăilor"!) şi câte alte mărunţişuri...

Secţia proviant : a fost dată în îngrijirea amicului şi însoţitorului meu Bob, un excelent camarad sportiv, bine legat, bun înnotător şi mai ales adânc convins că eu sunt cel mai straşnic căpitan de pânze din lume. Dacă Marina Militară mi-ar încredinţa mâine comanda Bricului MIRCEA, amicul Bob ar fi gata să plece imediat cu mine până la Trebizonda !

Sacul de merinde e deja pe bord; micul furnal de bucătărie cu petrol de asemenea ; un burduhos bidon cu apă de băut e sub puntea din provă ; un altul cam la fel, sub puntea din pupă, poartă benzină pentru motoraşul Johnson, (6 H. P.), aşezat peste bord la pupă, pentru cazul când am rămâne fără vânt.

Şi tocmai este cazul...

Prevederile mele meteorologice erau că vom avea vânt potrivit dela West, adică tocmai ce am fi dorit mai mult, pentru voiajul nostru în lungul coastei către Nord.



Yachtul „Pinguin" în largul mării.

Câţi-va intimi veniţi să ne salute la plecare se miră că prevederile mele, de obicei juste, (hm !) nu se realizează, tocmai azi când încercăm o aventură mai serioasă.

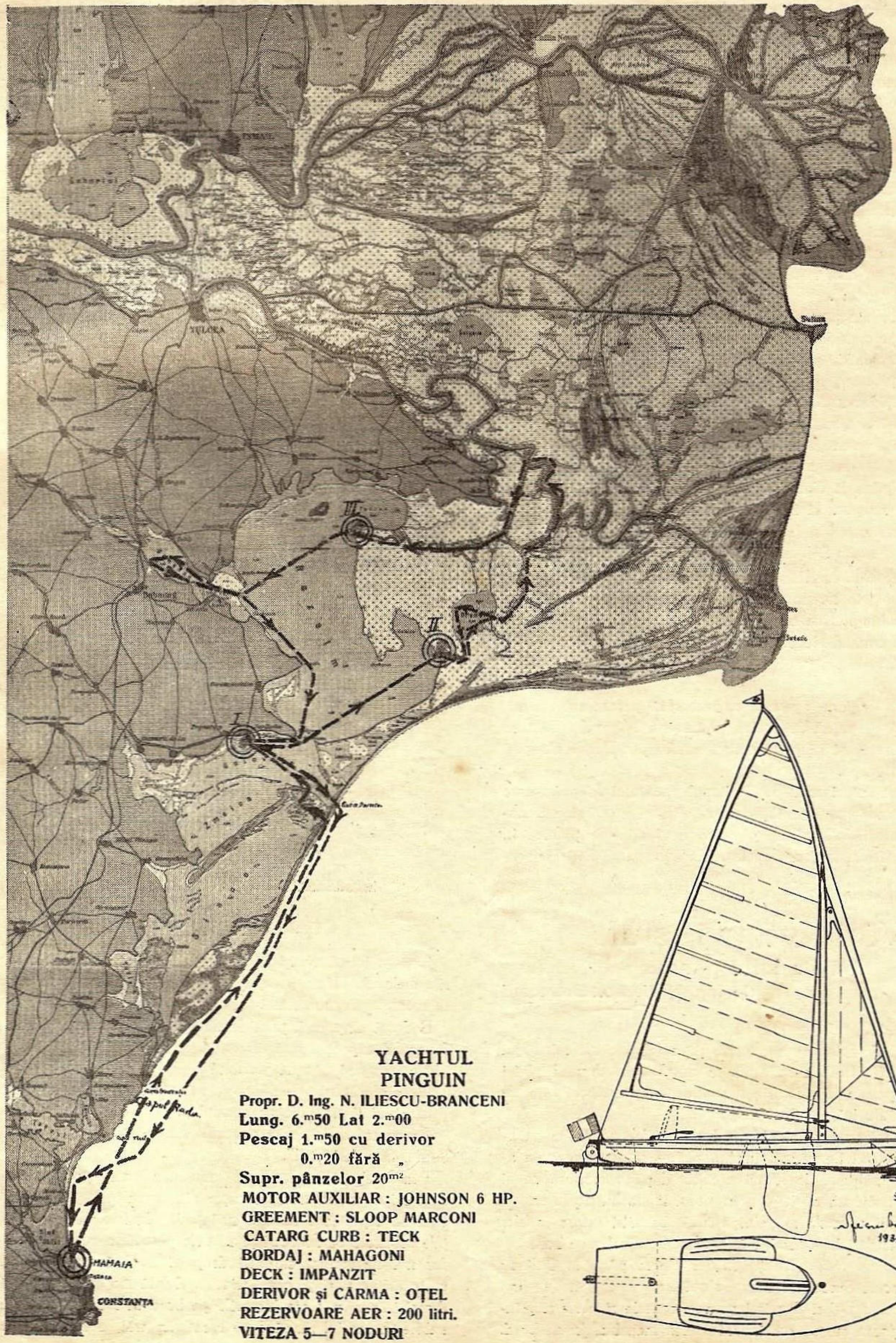
E drept că e încă prea de dimineaţă şi pronosticul meu de vânt favorabil e pentru mai târziu.

Să aşteptăm, sau să plecăm ?

Unui îndrăgostit de pânze ca mine, nu-i stă bine cu motorul ; dar călătorului îi stă bine cu drumul !...

Am decis... — „Vira ancora. Vira motorul. Bara jumătate babord... Sus derivorul".

Pânza mare, pe care am lăsat'o înnadins ridicată în speranţa sosirei brizei dorite, freamătă uşor din cauza vibraţiunilor motoraşului care ne depărtează de mal cu iuţeală ; batiste albe flutură peste feţele bronzate de soare şi pijamalele pestriţe a celor rămaşi pe nisip. Iar noi ne simţim cuprinşi deopotrivă de încântarea mării şi de toate grijile unei plecări serioase. Odată mai mult controlăm metodic şi împărţim toate lucrurile pe bord la locurile cele mai convenabile în spaţiul restrâns pe care vom trăi, trei oameni, timp de o săptămână.


Sulina
Sf. Gheorghe
Sulina
Sulina
Sf. Gheorghe
Sulina
Sulina
Sulina

Marea argintie se leagănă domol, cu dosuri netede şi rotunde. de valuri obosite ce par a veni din depărtări aşa de mari că abia le-a mai rămas puterea să respire alene.

Unde e briza mea de West ?

Secundul n'are nici o îndoială în proorocirea făcută de mine şi aşteaptă cu încredere îndeplinirea ei. Eu însu-mi mă simt ceva mai puţin sigur ; (de vânt şi de femei cine-ar putea să fie sigur ?)

Dar iată că la orizont distingem o linie neagră ; e vânt, dar nu putem şti încă dacă e cel dorit. In mai puţin de 10 minute, largul se umple de berbeci albi în coame de spumă şi „PINGUINUL" se culcă pe dungă, stropind din nări ca o balenă prin valurile repezi şi proaspăt născute.

E vântul de West. Faima căpitanului sporeşte cu 100% în opinia echipajului său!

Motorul l'am oprit de mult ; cârmesc uşor mai lângă coastă unde vântul e tot aşa de bun, dar valurile sânt mai blânde neavând destulă distanţă ca să se formeze.

Al meu e vântul ! Tocmai de unde-mi trebue şi singur va fi zi al meu cel puţin 5—6 ceasuri. Pretind chiar să ştiu de mai nainte ce-o să facă : până la nămezi are să tot crească, fără ca să devie furtună, după aceia va începe să scadă uşurel până sub seară când poate va cădea cu totul.

„PINGUINUL" spintecă tăios plumbul răvăcit al apei ,lăsând în urmă două vaste mustăţi de spumă albă şi dantelată. Şi n'am putut însă descurca până acum dacă vibraţia prelungă şi profundă ce ne umple urechile isvorăşte din catarg sau din doagele de palisandru din care e făcută carena în formă de mandolină a vasului nostru.

Sântem în dreptul capului Midia; monumentul ridicat în acest punct, în amintirea unor ostaşi români pe care ia înghiţit marea, străjueşte alb şi limpede pe faleză.

Malul, până aci în formă de dună nisipoasă, se ridică de odată vertical. Prudenţa îmi spune că deoarece e vorbă de un *„cap"* înseamnă că e vorba de stânci pe sub apă ; cuminte trag ceva mai la larg şi dublăm capul Midia zbârnăind cu o bandă de 45°, dar fără să reducem nici un centimetru pătrat de pânză.

Distingem deja departe înaintea noastră un alt cap, fără nume pe hartă, dar pe care noi l'am botezat încă de anul trecut, când am mai fost pe aici „capul Radu" ; acest Radu fiind un bun amic al nostru, proprietar prin împrejurimi şi având un sfârc de casă, chiar pe malul mării în fundul unui mic golf rotund ca un circ şi cu o plajă minunată.

O fi sosit maşina noastră ? Cucoanele hotărâseră să vie cu maşina dela Mamaia până la capul „Radu" pentru a mai flutura încă odată emoţionantele lor batiste...

Pe măsură ce ne apropiem scrutez cu atenţie coasta cu binoclul. Uit dimensiunile mărunte ale coajei de nucă pe care stau şi îmi imaginez cu uşurinţă că am sub picioare un torpilor ; caut cu febrilitate să descoper inamicul. Ironia realităţei îmi aduce aminte că în speţă „inamicul" e propria mea nevastă!

Iată căsuţa cu ţigle roşii, câţi-va pomi împrejur ; un argat hrăneşte un cârd de păsări. Nici o maşină, nici o cucoană, nici o batistă.

La întoarcerea acasă vom afla că maşina a rămas în pană cu două roţi într'un şanţ ; o nouă victorie a oamenilor de apă asupra celor de uscat !

„Capul Radu" avansează în apă prelungt cu un zid de pietre masive, aşezate parcă de mâna omului. Tragem mai la alrg şi, culcaţi pe dungă, face aproape un salt în aer, peste valul ce se sparge furios de acest zid.

Sântem la Buaz în dreptul coadei lacului. Am fi dorit să intrăm cu vasul pe aci, constatăm însă că nu ajunge până la mare şi nu putem intra.

Coasta se lasă din nou domol în jos şi duna de nisip în lungul căreia vom naviga până la urmă se întinde fără margini înainte noastră. Nişte monştri verticali, subţiri şi unduioşi ce se arătau spre orizont, se adeveresc a fi o simplă turmă de oi ce-şi caută hrană lângă malul mării (or fi celebrele *„pré salé"* pe care le plătim aşa de scump în restaurantele din Paris). Turnul de catedrală era ciobanul, iar catedrala însă-şi era doar bietul măgar şi samarul său

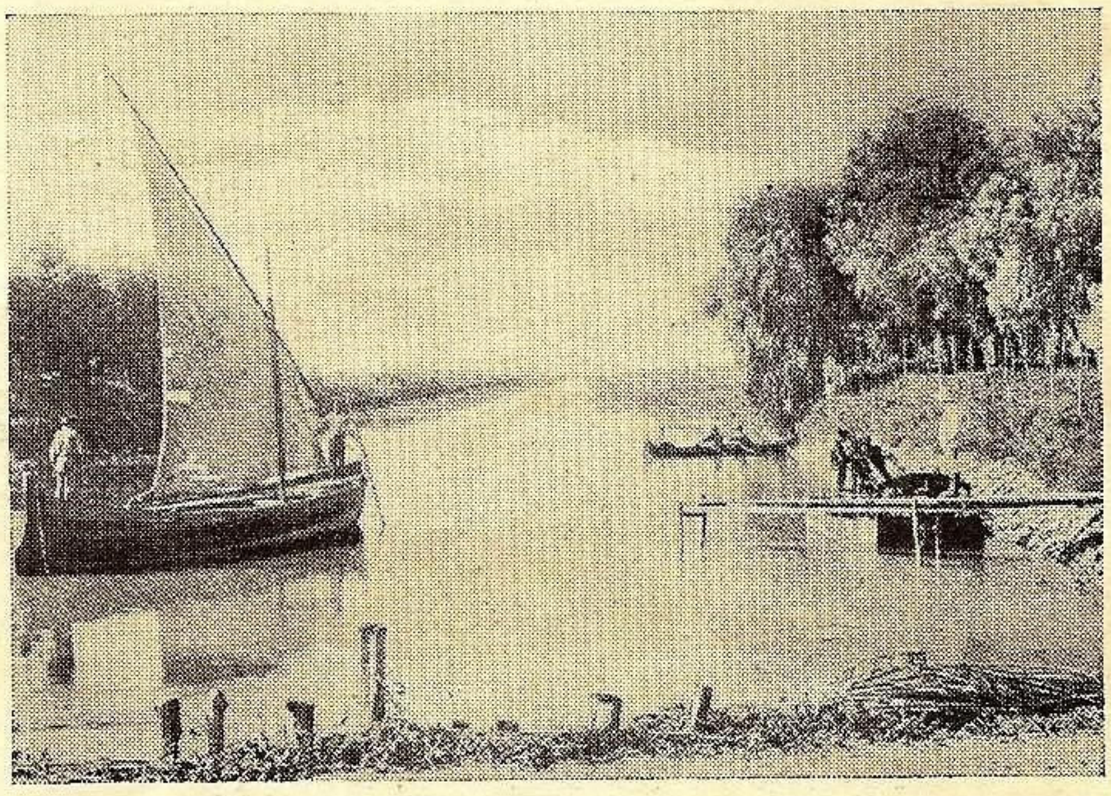
Şi iarăşi singurătatea absolută...

Ceasuri întregi de singurătate în care ne îmbătăm de inifinitul orizontului, de măreţia talazurilor albastre, de lumina caldă pe care cerul, apa şi pământul şi-o oglindesc reciproc.

Aşa trebue să fi simţit şi „Argonauţii" care au navigat acum câte-va mii de ani prin aceste locuri ; ca şi noi astăzi, ţineau şi ei strâns de-a lungul coastei ; ca şi nouă astăzi, acest vânt de la uscat trebue să le fi umplut pânzele boltite şi să-i fi culcat uşor pe bordul din dreapta. Nu cred însă că mergeau aşa de repede cum sburăm noi astăzi :

— „Yachturile noastre moderne cu formele lor matematic curbuite...

— „Stai poetule"... mă întrerupe secundul, care de câtă-va vreme dă semne de nelinişte şi binoclează orizontul ; „un regiment de infanterie face manevre pe duna dela orizont". „Ce mă miră e că sânt îmbrăcaţi în negru, pe vremea asta caniculară".



Pe canalul «Regele Carol I».

(Din colecţia Dr. Antipa)

Mă uit şi eu. Parc'ar fi nişte mogâldeţe care se agită. Să fie iarăşi oi ? Prea sânt multe şi prea agitate.

— „Gâşte, conaşule" isbucneşte Drăgulin, omul nostru de serviciu care până aci nu scosese o vorbă.

— „Gâşte" repetă cu entuziasm unicul meu secund şi marinar în sufletul căruia se redeşteaptă toate instinctele vânătoreşti.

— „Gâşte domnule" sancţionez eu cu autoritatea mea de căpitan.

Depărtarea se umple de un găgăit, fără început şi fără sfârşit ; mii de gâşte discută între ele, scăldându-se în nisipul şi lumina incandescentă a dunelor arse de soare.

Incercăm o apropiere strategică. Tragem către coastă şi la adăpostul unei dune („sus derivorul ; pânzele jos") eşuăm cu băgare de seamă corabia noastră. E o manevră la care avem multă experienţă şi care se execută cu precizie. Prova sta pe nisipul malului (cu derivorul ridicat *Pinguinul* nu „calează" mai mult de 15—20 cm.

Sărim pe uscat, goi, goi de tot, doar cu o cască colonială, în care am aprovizionat câteva cartuşe. (Cum or fi fost Argonauţii când alergau după piei de gâscă ?) Ne târâm ascunşi după o dună de nisip ca să ne apropiem la bătae convenabilă de gâgâitoarea adunare.

— „Afurisită lighioană" şopteşte Bob arătându-mi o pasăre mică,

cu ciocul subţire care aşezată pe vârful dunei se uită la noi cu ochi rotunzi şi mărunţei.

Până să întreb ce este, (pe uscat amcul Bob capătă superoritate!) o nemai pomenită fâlfăeală însoţită de mii de gâgâituri simultane, ne ridică toate iluziile noastre de proviant proaspăt.

Cerul s'a făcut negru de mulţimea sburătoarelor care „avizate" (zice Bob) de pasărea cu ciocul subţire, şi-a luat tălpăşiţa („talpa gâştei" aminteşte Bob) şi conduse de un gâscan de proporţii uriaşe („nu ştiu dacă vom prinde pe regele şalăilor, dar ştiu sigur că am „ratat" pe regele gâscanilor !") se duc direct la Nord.

„Durduind plecau gâscanii"

parodiem noi pe Eminescu, şi decidem să ne despărţim drumurile. Eu voi continua drumul pe apă, iar Bob va alerga pe uscat printre dune, gol şi cu casca pe cap ; nu se poate să nu-i pice vre-o gâscă întârziată.

Nu i-a picat nici o gâscă, iar întârzierea a fost doar pentru noi, care am pierdut mai mult de o oră cu această aventură cinegetică.

Alte cârduri de gâşte, şi chiar câteva lebede se profilează în şiruri sburătoare pe dinaintea noastră ; de-acuma ştim însă că nu nu sunt pentru noi şi ne vedem de treabă, înainte, consolaţi de briza încă excelentă deşi ceva mai slabă.

O gustare rece ne potoleşte foamea ; secundul scoate din profunzmile punţei dinnainte un superb pepene roşu, pe care-l răcorim,

Pescari Lipoveni în jurul borşului de peşte.
(Din colecţia Dr. Antipa)

cufundându-l cu ghiordelul în mare. Un moment chiar ne scapă din ghiordel şi-şi croeşte un drum independent printre valurile mării.

— „Banda la stânga ! Păziţi capul !"

Comanda „păziţi capul" nu e tocmai regulamentară; la noi însă s'a adeverit a fi de mare folos, *ghiul* nostru fiind foarte jos.

Prăpăstios trece sus numitul ghiu peste capetele noastre, şi *„Pinguinul"* face pe loc „stânga 'mprejur" stopând „în vânt", la un metru de „dezertor". Secundul, fără să mai aştepte ordin, se svârlă în apă şi triumfător ne prezintă pepenele, ca Salomeea capul lui Ion Botezătorul !

Reluăm drumul din'nainte. Vântul slăbeşte văzând cu ochii ; catargul revine la verticală, valurile se micşorează, se îndesesc şi se întretae încurcat.

— „Unde-va, nu departe, trebuie să bată alt vânt decât al nostru", pronunţă secundul aşteptând aprobarea căpitanului care se mărgineşte să bombăne afirmativ.

Şcota e moale de tot ; pânza mare revine singură în linia de mijloc. O dăm jos, lăsând numai *focul* pentru a aştepta stabilirea vântului. Barca, lipsită de susţinerea regulată a pânzelor, orbocăeşte încurcată în jocul întretăiat al hulei ; focul flutură nehotărât în dreapta şi stânga cât-va timp până când, de odată, fără tranziţie se aşează energic la babord.

— „Sus pânza mare, toată", — „Atenţie la căpăţână".

„Pinguin" se culcă uşor, pe stânga de astădată şi se repede înainte de ţi-e mai mare dragul.

Vântul s'a stabilit dinspre larg, la 5—6 cuarturi din faţă, mai puţin tare ca cel precedent, dar tenace şi par'că mai răcoros.

— „O să dansăm, domnule inginer" zice Drăgulin, care vorbeşte numai la zile mari !

E sigur că acest vânt ne va aduce valuri serioase; pe de altă parte, nu poate să mai fie prea mult până la Portiţa, şi, odată pe lacuri, puţin ne pasă. Ba chiar vom putea să ne schimbăm planul iniţial de a înnopta la Portiţa şi vom putea împinge „sub vânt" în excelente condiţii până la Jurilofca.

Pândim cu atenţie coasta pentru a descoperi Portiţa pe care nici unul din noi n'am mai văzut'o. Neavând un *log,* ca să măsurăm viteza, nu putem şti la ce distanţă suntem. Ţărmul uniform nu ne poate da nici o indicaţie. Doar aprecierea vitezei mijlocii făcute până aici ne-ar putea servi ; dar cine poate garanta exactitatea unei astfel de aprecieri ?

Secundul, optimist ca întotdeauna, face socoteli după care ar urma ca Portiţa să fie în vedere ; Căpitanul e ceva mai sceptic : „poate peste vre-o oră" iar Drăgulin tace, gândind poate că nici la noapte nu vom ajunge.

Portiţa e pentru noi un prag al unei alte lumi miraculoase, o strâmtoare fabuloasă, de mii de ani pitită unde-va între dunele nesfârşite, aşteptând sosirea noastră s'o descoperim.

Toţi ochii aţintesc malul.

— „Nu se poate să fie aşa goală şi nebăgată 'n seamă. Trebue să fie pe acolo vr'un aşezământ pescăresc, vr'o colibă de stuf, vr'o lotcă de năvodari".

Şi iată, evocată parcă, din nimic, de spusele noastre, un vârf de lotcă, o jumătate lotcă, o lotcă întreagă se formează din pur nisip şi înaintează, parcă pe uscat, către mare în care chiar reuşeşte să intre...

— Portiţa ! Portiţa ! strigăm noi entuziasmaţi.

— Portiţa în mai puţin de 6 ceasuri dintre care unul pierdut cu vânătoarea ! Bravo Pinguin !

Doar că nu ne sărutăm. Bucuria lui Columb când a descoperit presupusele Indii n'a fost nimic pe lângă a noastră.

— „Jumătate cârmă la dreapta". — „Jos pânza mare". — „Gata la funga derivorului".

Sub împingerea domoală a focului, rămas singur, noul Columb şi cei doi oameni ai săi, avansează prudent într'o apă gălbue, prin deschizătura în formă de pâlnie a două garduri de nuele care repede se restrâng formând un canal îngust aproape exact cât lărgimea bărcei noastre.

— „Să fie asta Portiţa ?

— „Focul jos. — Amândoi la apă" comand eu cu mâna pe cârmă. „Miroase a păcăleală" (Bob pretinde că sămănam cu Nelson la Trafalgar !).

„Oamenii la apă" constată că au un picior adâncime, că apa e sălcie şi pe fund sânt erburi şi mii de peştişori mici cât degetul. „Chefali" zice Drăgulin, care se pricepe.

— „Inainte, şi să mai vedem" decide căpitanul sărind el însu-şi în apă (n'aţi uitat, sper, că eram toţi în costumul lui Adam).

Ducem *Pinguinul* „de dârlogi" ca să zic aşa, vr'o două sute de metri şi dăm într'un lac mic înconjurat de trestii.

Ne lămurim că *n'a fost Portiţa* ci o simplă „gârlă de chefali". Pentru noi, rezultatul e acelaş.

Ne găsim pe marile lacuri, la adăpost de riscurile mării deschise şi cu certitudinea că vom putea ajunge de vreme la Juriolfca, lucru pe care nici nu îndrăsnisem să-l sperăm la plecarea din Mamaia.

Cât despre micul lac în care ne aflăm, o să găsim noi o eşire oare-care.

(Va urma)

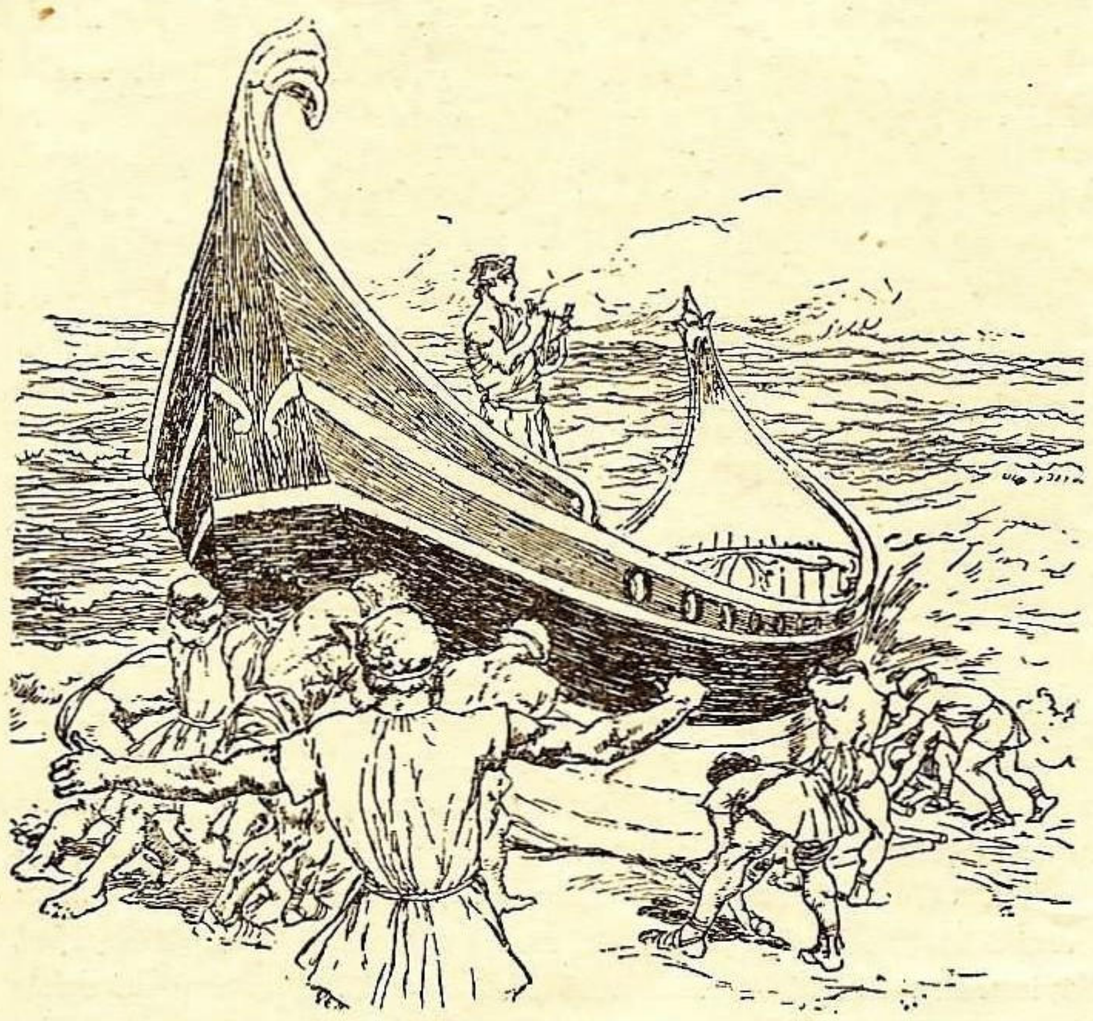
DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

Pe drumul albastru au venit minunile vieţii.

BLASCO IBANEZ

Expediţia argonauţilor. Mitologia elenă ne-a transmis această legendă geografică. Argonauţii erau acei marinari eroi, îmbarcaţi pe corabia *Argo,* sub comanda lui Iason, plecaţi într'o aventuroasă călătorie în căutarea *lânei de aur.*



Corabia Argoș.

Această legendă ne-a transmis cele mai vechi tradiţii dela orginia navigaţiei. Nava s'a construit sub protecţia zeiţei Atena care a fixat în prova o bucată din lem din stejarul profetic al Dodonei.

Cincizeci de oameni trăgeau la lopeţi.

Argo trece strâmtorile şi intră în Pontul Euxin, navigă în jurul coastelor şi într'o călătorie plină de aventuroase peripeţii, prin Caucaz şi Colchida, ajunge şi pe coastele noastre, între pe gurile Dunărei şi urcă fluviu oprindu-se pe la gurile râurilor pentru a căuta aur. Aşa zisa lână de aur pare a fi fost blana de oae îmbibată de praf de aur, rămas prin procedeul de spălare a mineralului găsit în prundurile afluenţilor Dunărei.

Războiul Troian. Celebrele poeme *Iliade* şi *Odiseea,* datorite genialului poet orb *Homer,* cele mai vechi opere în limba elenă, sunt pline de bogate şi exacte cunoştinţi de navigaţie, astronomie şi geografie.

Homer nu vorbeşte de punctele cardinale, întoarce însă personajele sale cu faţa la răsărit şi le lasă să meargă în direcţiuni succesive, cari determină atâtea sectoare dela „Aurora" până la „Uscatul dinapoi" (spre vest sau spatele personajului). Geografia lui Homer n'are pretenţia de a fi universală, ea e însă serioasă, documentată şi locală.

Navigase în basinul Mediteranei, Arhipelag şi Propontida ; parcursese Nilul de jos şi descrie particularităţile sale. Cunoştea bine rada „Pharos" şi arăta astfel drumul de acolo spre Arhipelag :

„Dela Pharos în Creta se fac cinci zile".

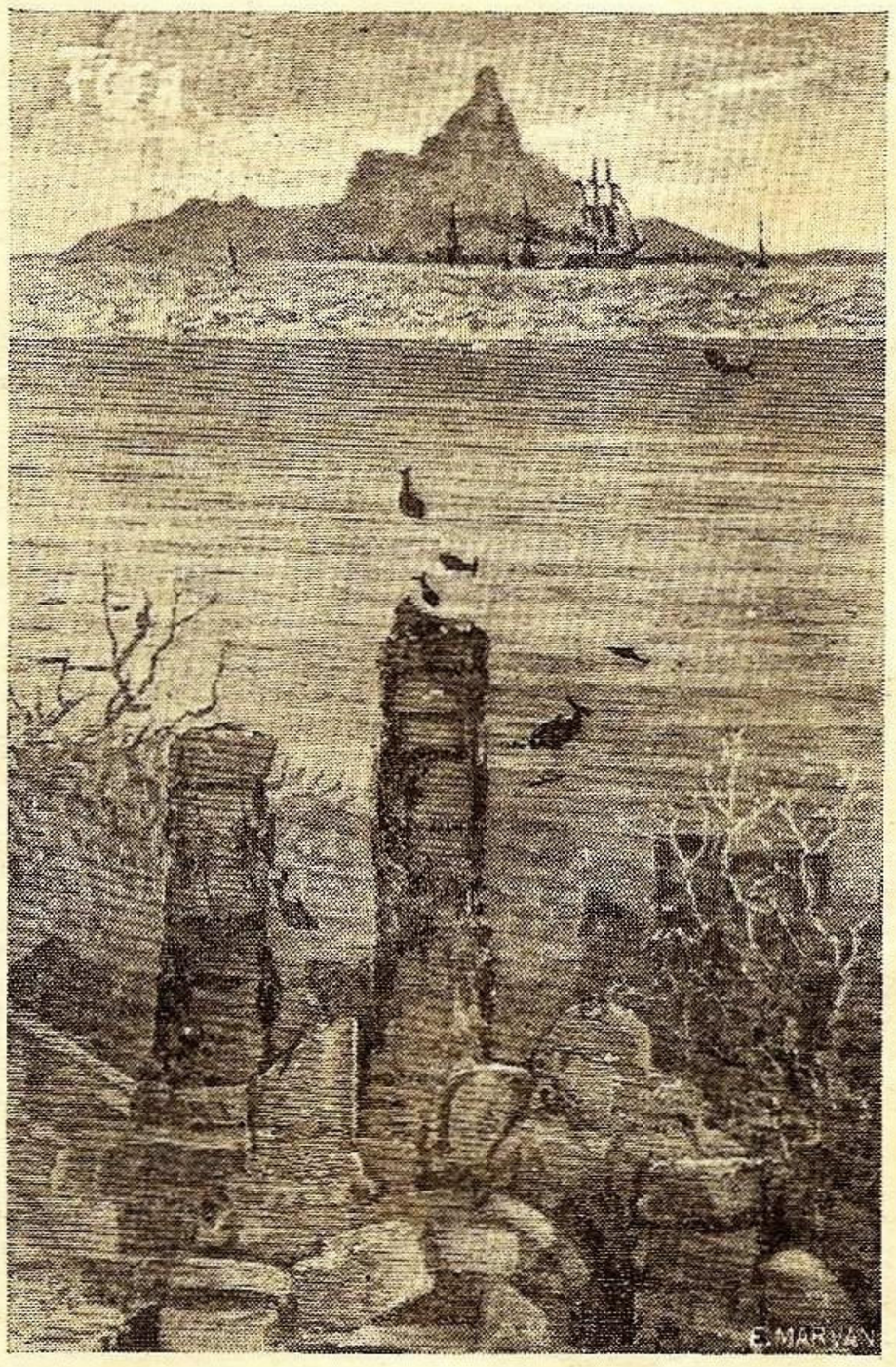
„Intersecţia meridiană se face la Delphi, acolo se găseşte punctul geografic iniţial sau buricul pământului".

Navele de război descrise de Homer, sunt bărci mari acoperite. Aveau 20 de metri lungime pe 4 metri lărgime, cu 50 de oameni la rame. Bordajele erau *călăfătuite* cu muşchi, ca să nu intre apa printre scânduri. Pupa era ridicată ca o coadă de foc, coadă întoarsă spre pântecele animalului dormind cu spatele pe apă. Pe *etravă (prova* sau partea de înainte) o figură sculptată şi aurită era *„emblema" (galionul).* O stemă mare, împodobia *„pupa"* (partea dinapoi) unde flutura *„pavilionul"* sau *„colorile marinei".* Pavilionul era în acelaş bord cu rama mare, care servea drept cârmă. Pânzele erau de bumbac, mai rar de in şi aveau formă de trapez. Mijlocia drumului mers de o navă cu rame era de 4 „noduri" (7.200 de metri) pe oră.

Flota greacă de atunci era strânsă în canalul Egripo având 1186 de nave, toate uniforme, gudronate în negru.

Numai acelea ale lui Ulisse erau roşii. Armata navală erau împărţită în cinci escadre şi 29 de flotile de câte 40 de nave.

Când flota greacă, în drumul său spre Troia, a ajuns la insula Tenedos, se decise ca echipajele celor două escadre de la aripi, să debarce la Troia sub protecţia puternică a navelor dela centru. Du-



Ruinele templului lui Hercule înecate la Gibraltar.

pă debarcare, navele fură trase pe uscat, afară de acele cari făceau garda pe mare şi cari apărau de aci, spatele armatei. Cele de pe uscat, bord lângă bord, cu pintenul înainte, formează un oraş naval, apărat înainte pe uscat, de garduri înalte. Spre acest oraş de lemne

şi de parâme, se repeziră de mai mutle ori Troenii, cari erau asediaţi în cetatea lor Troia. Aşa s'a atacat Troia de Grecii veniţi pe apă cu Ulisse. Această legendă din prima antichitate a Greciei, era deja legendă în secolul al VII-lea înainte de Christos, dată dela care începe istoria scrisă a Greciei.

Navigatorii Fenicieni. Vechiul popor fenician a fondat pe coasta Africei, oraşul Cartagena în secolul VIII înainte de Christos. Acest oraş dispută Grecilor Sicilia şi mai târziu se luptă cu Romanii. Când Cartagena ajunsese la puterea sa cea mai mare, avea o populaţie de un milion de suflete. Inflorea acolo o industrie desvoltată şi navele sale navigau până în Atlantic, pe coasta Portugaliei şi a Franţei, trecând de aci până la Cassiteride (insulele Scilly din Anglia).

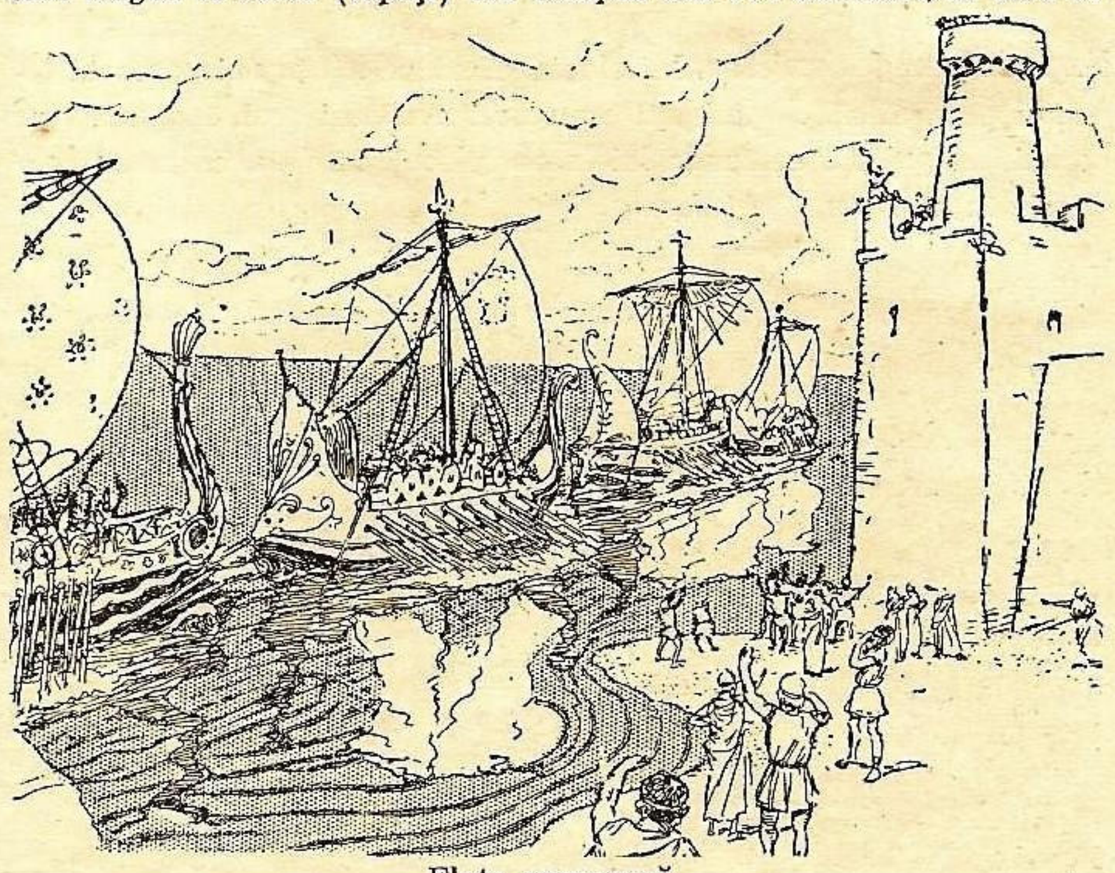
Cam în anul 520 înainte de Christos, un oarecare *Hannon* din Cartagena, trecu *Gibraltarul* pe lângă *templul lui Hercule* şi ajunse pe *coasta Africei,* până în *Liberia,* înfiinţând colonii pe coasta *Marocului* şi la *Rio del Oro.*

Herodot, născut pe la anul 484 a. Ch. în Asia Mică (Halicarnas) vizită Babilonia, făcut ocolul Mării Negre, se opri pe la gurile Dunărei, adună mulţime de material despre obiceiurile Sciţilor cari locuiau în sudul Rusiei de azi. El cutreeră Italia şi Egiptul.

Herodot, istoriseşte o călătorie extraordinară a Fenicienilor din timpul faraonului Nechao (anul 600 a Ch.) în jurul Africei. Ei au plecat din golful de Suez de la Sud, au ocolit Africa, ajungând după trei ani în Mediterana şi de aci, la gurile Nilului. Un alt explorator, din Marsilia, în secolul al VI-lea a Ch. ajunse la insula *Thule* (poate Islanda de azi).

Galerele. Numele lor se crede că derivă de la cuvântul *Galea,* care servea la început ca podoabă (numită azi galion), pusă în prova navei. La început s'au construit simple bărci mari, având la prova şi la pupa câteva scânduri în loc de punte, unde stăteau soldaţii cari luptau.

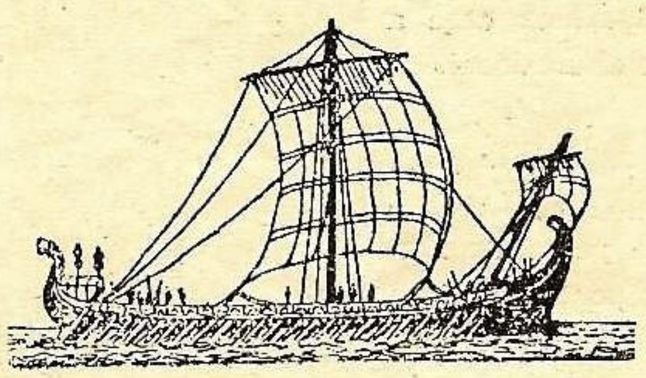
Aceste bărci mari aveau de la 10 la 50 de rame. Ele erau cu fundul lat ca să poată fi trase pe uscat, cum erau şi „Argo" şi galerele lui Ulisse. Lupta cu galerele se da la rame, deşi navele acestea aveau şi pânze, cari serviau la mersul cu vânt. Forţa navei erau un *pinten sau ciocul de fer,* pus la *prova* în apă. *Mai* târziu galerele s'au construit acoperite cu o punte. Pe aceasta s'a aşezat al doilea rând de rame, formând *birema,* iar cu al treilea rând de rame suprapuse s'a ajuns la *triremele* romane sau *trierele greceşti.* O trieră grecească din secolul al IV-lea a Ch. avea 40 de metri lungime, 4 metri lărgime şi intra în apă, sau *„călca",* un metru. „Echipajul" care *trăgea la rame* (lopeţi) era compus din 144 marinari, la care se



Flota grecească.

adăugau „soldaţii' şi „marinarii luptători". Nava avea 130 de tone *„deplasament"* (greutatea totală a navei sau a apei deplasate când nava pluteşte). Când nava întindea pânzele, acestea erau *manevrate* de marinarii de pe punte, căci cei de la rame stăteau la locurile lor. *„Guvernarea"* sau conducerea se făcea cu o *ramă mare laterală într'un bord* la pupa, căci *cârma actuală de la mijlocul pupei,* s'a inventat tocmai în secolul al 13-lea după Christos. *Triremele* lui Alexandru cel Mare cu care a cucerit cetatea Tirul, în secolul al IV-lea înainte de Christos, erau tot de aceste dimensiuni.

C. Amiral C. BUCHOLTZER



CRONICA

Şcoala Americană pentru marina comercială

Un vapor se poate avea în 24 ore, — personalul de conducere în schimb are nevoe de o bună pregătire, care cere timp. Problema s'a pus şi la noi şi a fost rezolvată elegant, cu toate că nu aveam o tradiţie marinărească.

Primii comandanţi români au fost ofiţeri din marina militară, ajutaţi de absolvenţii şcoalei copiilor tot a marinei miltare. Astăzi aceştia din urmă, elevii celor dintâi, şi-au luat brevetul de căpitan şi treptat au înlocuit comandanţii militari.

Aiurea, unde marina comercială dă celei de război elemente formate din punct de vedere marinăresc, problema se pune în altfel şi de aci soluţii diferite: şcoli particulare sau de stat, în legătură intimă cu marina de război.

In Statele-Unite şcoala la care se formează ofiţerii şi căpitanii comerciali e instalată pe un vas *„Empire State"* de 11.500 tone, care arde păcură şi a fost dăruit marinei comerciale de cea de război. El are şi o anexă fixă *„Guilford Pendieton"* care serveşte de dormitor şi clase pentru cursurile teoretice.

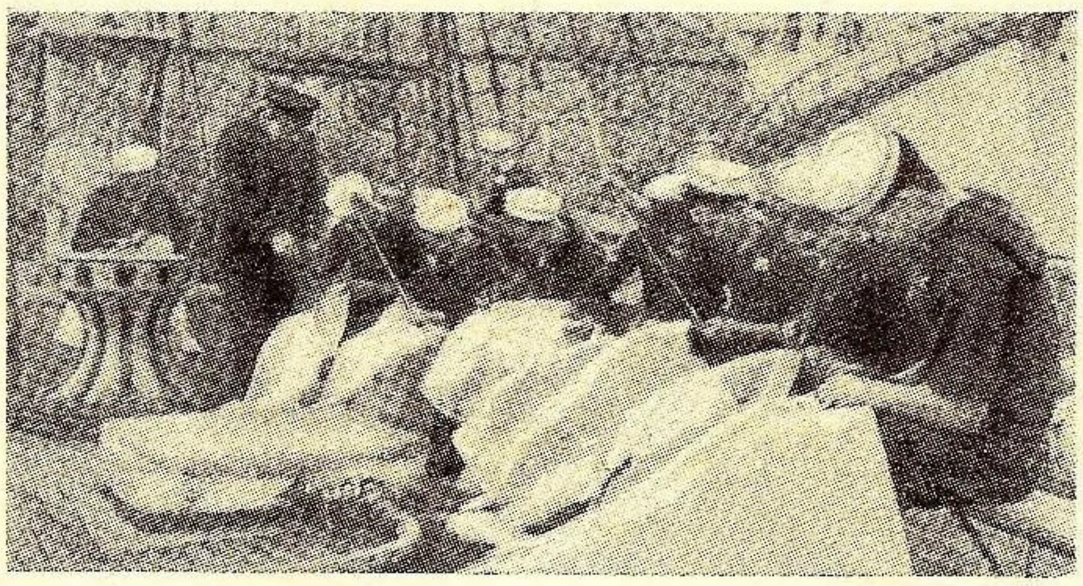
Directorul şcoalei este un *fost ofiţer de marină,* Comandorul *I. H. Tomb,* care în timpul războiului mondial a aşezat nu mai puţin de 56.000 de mine cu vasul *„Aroopotoore"* iar după război a comandat o divizie de distrugătoare. Retras din marină a fost câtva timp Directorul Canalului Panama şi pe urmă i s'a încredinţat conducerea şcoalei de care vorbim.

Cursurile durează doi ani, — în fiecare cinci luni teorie şi şapte călătorie. Elevii învaţă manevrele, navigaţia, încărcarea mărfurilor, matematicile, bărci cu rame şi vele, administraţie.

Intr'o vreme se primeau elevi cu cursul elementar (primar), —

astăzi se cer aceleaşi studii ca şi la academiile navale destinate a scoate ofiţeri combatanţi, — deci liceul.

Studiile technice şi teoretice merg mână în mână cu cele practice, în special încărcarea vasului, de care depinde siguranţa chiar pe vreme bună. Pentru acest lucru într'un bazin adăpostit plutesc vapoare miniatură în care elevii încarcă mărfuri miniatură: baloturi, lăzi, fierărie. Ceiace în realitate durează zile întregi, cu ajutorul miniaturilor cere doar câteva minute. Elevul în acelaşi timp îşi dă seama cum se încarcă, cum se aşează marfa şi cum se descarcă. Multe vapoare s'au înecat, — în ultimul timp *Vestris,* — fiindcă nu s'a ţinut seama de aşezarea centrului de greutate al încărcăturii faţă de centrul de plutire.



La cusutul velelor.

Mecanicii fac practica la maşini. Comandorul Thomb a aranjat astfel programul ca absolvenţii să nu devie numai mecanici de vapoare, ci şi pentru uzinele dela uscat.

Vasul şcoală face în fiecare an oculul lumii, astfel că pe de o parte elevii fac cunoştinţă cu obiceiurile şi civilizaţia diferitelor ţări, pe de alta în navigaţie se fac observaţii în ambele emisfere şi la diferite epoci.

Nevoia unei astfel de şcoli se simte şi la noi. Lipsa ei e un merit pentru cei care reuşesc la examenele de brevet, prin greutăţile întâmpinate pentru a-şi însuşi numeroasele cunoştinţe cerute. Dar lipseşte unitatea, coloratura naţională. *Moş Delamare*

Şarpele de mare

Nu cred să fi fost vieţuitoare a cărei existenţă să fie pusă mai mult la îndoială, şi care să fi provocat mai multe discuţiuni în lumea ştiinţifică şi a marinarilor ca Şarpele de mare.

Pentru unii, acest animal enigmatic este născut din imaginaţia unui scriitor de aventuri extraordinare; pentru unii savanţi o halucinaţie; iar pentru marele public o păcăleală pe care navigatorii au lansat'o. Şi de aci o neîncredere generală. Este drept că nu se poate pune bază pe istorisirile martorilor oculari în toate cazurile; dar cu şarpele de mare s'a mers prea departe cu neîncrederea faţă de istorisirile oamenilor de mare.

In anul 1892, un savant olandez, *Oudemans,* după ce a examinat chestiunea ştiinţific şi în mod cu totul desinteresat, a făcut să apară un volum intitulat: *The great Sea-Serpent,* în care trage concluziunea că nu trebue negată existenţa acestui animal.

Savantul, după ce trece în revistă toate istorisirile fantesiste, examinează în mod cronologic apariţiunile începând dela 1522, până în 1890, găseşte 162 de observaţiuni făcute de ofiţeri din marina de război a diferitelor naţiuni, de căpitani de lungă cursă, misionari etc. ale căror expuneri sunt făcute în diferite feluri; el trage concluziuni şi dă descripţia probabilă a Şarpelui de mare.

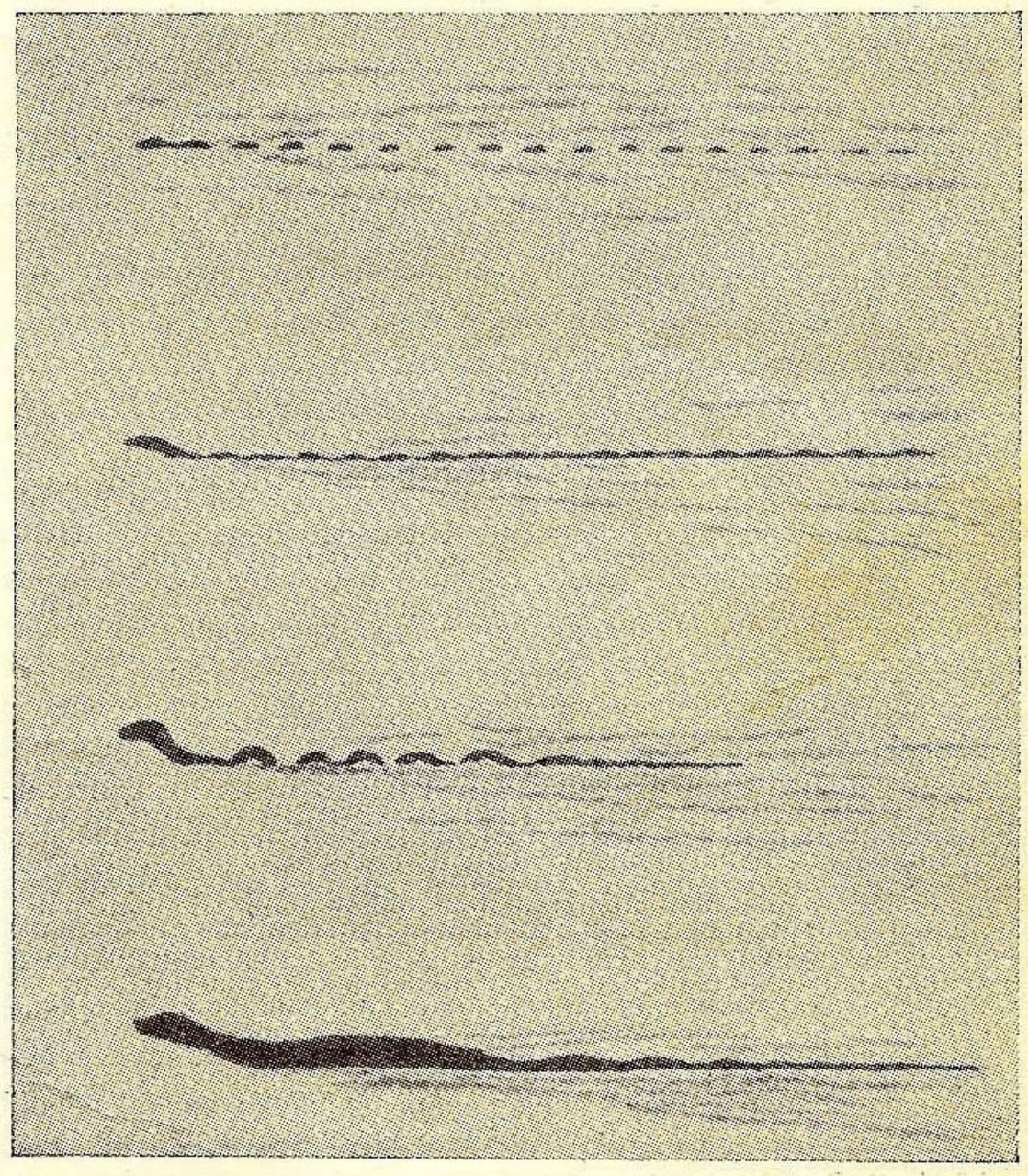
Animalul are o lungime ce variază între 6—30 metri. Capul este mic în raport cu corpul şi forma variază între şarpe, focă şi câine de mare; botul este alungit şi foarte mare; ochii strălucitori, cu reflecte roşii; gâtul este foarte lung, cam a 5-a parte din lungimea totală, subţire, terminându-se cu o lărgime ca nişte umeri pe care sunt două înotătoare ca ale focei.

Corpul este rotunjit, mai gros înainte şi se termină cu o coadă foarte lungă, cam jumătate din lungimea totală, în partea dinapoi are 2 înotătoare mai mici ca cele din faţă.

Pielea este netedă şi strălucitoare; se crede că e acoperită cu păr ca şi la focă; culoarea după unii este cenuşie-galbenă, neagră după alţii, şi mai închisă pe spate decât pe lături.

Unii susţin că acest animal nu este un şarpe propriu zis, ci o specie de focă. Lucrarea lui Oudemans a făcut senzaţie; iar când în 1897 şi 1898 animalul 'şi făcu apariţia de mai multe ori, atrase atenţiunea savantului nostru compatriot, d-l Emil G. Racoviţă, directorul institutului de speologie din Cluj, care pe atunci se găsea ambarcat pe vasul Belgica în campanie ştiinţifică antartică. D-sa a făcut o comunicare asupra acestui animal la Societatea Zoologică din Franţa, ca unul care era cel mai în măsură să îşi dea avizul.

D-sa, spune următoarele: In 1897, luna Iulie, canoniera Avalanche întâlni în baia Fai-Tsi-Long, Indochina, două animale cam de 20 m. lungime şi 2—3 m. grosime, ce se deplasau prin mişcări verticale ondulatorii. Comandantul canonierei Locot. de vas Lagresille, ordonă să se tragă dela 600 m. în ele. Lovitura pare că a dat greş căci animalele s'au scufundat. In 1898, luna Febr. canoniera comandată de acelaş ofiţer, întâlni iarăşi în aceiaşi bae două animale la fel. După ce trase în ele fără a le lovi, porni în urmărirea lor; vasul însă având o viteză relativ mică faţă de ele, nu le-a putut prinde, aşa că după două ore şi jumătate de urmărire din cauza întunericului s'a abandonat urmărirea.



Şarpele de mare văzut de un vas în 1856.

In timpul urmărirei s'a putut constata că animalele aveau culoarea cenuşie şi cu înotătoare negre.

La o recepţie dată în onoarea Guvernatorului Indochinei, Comandantul istorisi întâmplarea, dar fu ascultat cu neîncredere. A doua zi, 24 Febr. pe când canoniera se găsea încă în Baia Along, având la bord alţi 8 ofiţeri, între care şi comand. Crucişătorului Bayard, au văzut iar două animale la fel. Canoniera porni în ur-

mărirea lor şi, deşi doi ofiţeri aveau aparate fotografice, surprinşi de acest straniu spectacol nu le-au utilizat. Ceiace s'a observat a fost : mişcările ondulatorii verticale caracteristice, lungimea cam de 20 m.; capul ca de focă ; dar ce mai mare, scotea o respiraţie diferită de a focelor ; culoarea cenuşie bătând în negru.

In urma acestei apariţii, Amiralul Bedoliere scrise Guvernatorului că animalele pe seama cărora s'a făcut glume în ajun de data aceasta au fost văzute de 10 ofiţeri.

Se hotărî o goană în Baia Aolng spre a se prinde un astfel de animal (Megophias), dar din cauza unor evenimente această goană fu abandonată.

D-l Racoviţă începu o anchetă, şi după informaţiunile date de Comandantul canonierei Avalanche, a putut să se stabilească unele date asupra acestui Megophias. El este un animal timid care nu atacă nici o dată, ,căci deşi a fost atacat nu s'a opus, ci a căutat scăparea prin fugă. El face nişte salturi şi sărituri nebunatice deasupra mării, ceiace face să se confunde cu Caşalotul. In general apare pe timp frumos şi pare a se nutri numai cu peşti, căci se semnalează adesea printre bancuri.

Respiraţia sa se face pe nări, iar nu ca la cetacee ; trecerea sa pe suprafaţa mării e semnalată prin o dâră uleioasă ca şi la unele cetacee, şi răspândeşte un miros urât.

Megophias trăeşte mai mult prin Baia Along iar existenţa sa acolo se explică prin bogăţia deosebită a unei marine în acel loc

De altfel el a fost observat şi în oceanul Atlantic pe coastele Norvegiei şi în larg pe coastele Statelor-Unite.

D-l Racoviţă arată că a fost semnalat şi în strâmtoarea Magelan. Cum se face că până în prezent valurile n'au aruncat nici un cadavru la ţărm ? Se crede că Megophias are corpul de o densitate superioară apei şi că el se scufundă când moare. D-l Racoviţă consiliază că atunci când se va întreprinde o goană de Megophias să nu se atace animalu lcu tunul, de oarece riscă să-l piardă, ci să-l harponeze.

Dar despre Şarpele de Mare, nu s'a vorbit numai atât : savantul profesor Gruvel i-a consacrat un capitol întreg în lucrarea sa asupra Indochinei. Acolo se găseşte o notă a directorului de oceanografie din Indochina care relatează date culese de pe cadavrul unui şarpe găsit la mal ; o epavă în stare de putrefacţie foarte avansată iar capul dispărut.

Lungimea corpului fără cap, era de 19 m. şi un metru grosime. Animalul era format din segmenţi ; fiecare segment de un metru lungime şi şase zeci c .m. grosime, avea şi o pereche de apendice de opt-zeci cm. tegumentele sunau metalic ca tabla, culoarea era de un negru închis pe spate şi galben pe pântece, iar mirosul ce exala era de nesuferit.

Numele dat acestui animal este „Con rit" sau mii de picioare.

O altă descriere care ne confirmă existenţa Şarpelui de mare este lucrarea d-lui Dr. G. Petit : *„Industria peştelui la Madagascar"*.

Cu ocazia unor misiuni ştiinţifice, în noaptea de 20—21 Ianuar. 1926 a părăsit localitatea Lavenombato spre a se duce la Tulear în o pirogă. Pe la miezu lnopţii când se găsea între Sarodrano şi Ankilibe a văzut o lumină vie şi mişcătoare cu întreruperi de câteva secunde, care se arăta cam la doi km. de pirogă. Ea avea aspectul să fie emisă de un corp învârtitor în jurul unui ax, iar în urma acestei lumini se vedea o dâră fosforescentă.

Vâslaşii din faţă sau întors cu faţa înapoi spre a nu vedea spectacolul, pe când cârmaciul se uita în fundul pirogei, iar vâslaşilor din urmă le clănţănea dinţii de frică.

După ce piroga trecu după nişte stânci şi nu se mai văzu lumina pescarii îi explică că au scăpat de un mare pericol, că au întâlnit un Tompondrano şi că trebue să se aştepte la o mare nenorocire. Ei puse în legătură un ciclon ce sosi cu această întâlnire.

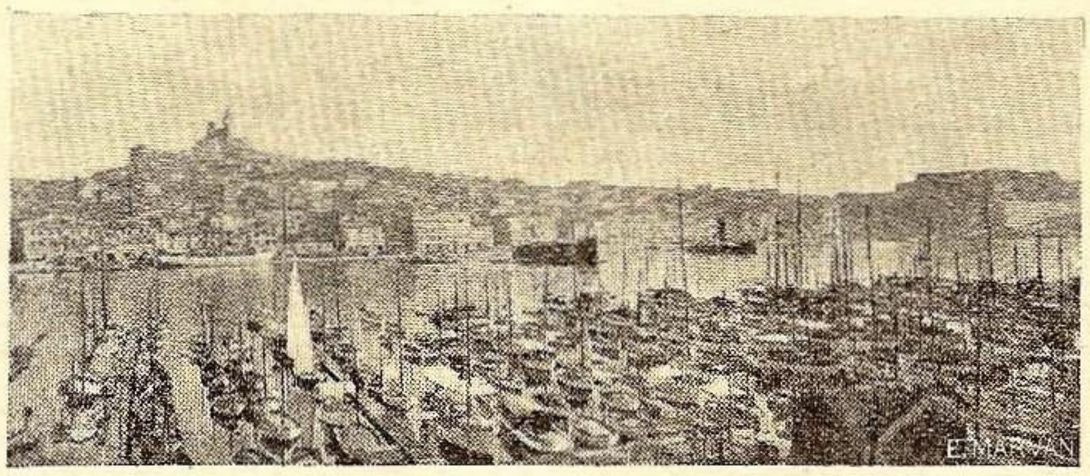
Malgaşii îl descriu sub aspecte aşa de diferite că justifică întru câtva neîncrederea ce s'a pus în existenţa lui. Explicarea este teama ce le-o inspiră. Astfel pentru unii, animalul are labe, unii zic că are apendice, alţii susţin că este vărgat în sensul longitudinal cu colori diverse, albicioase, roşiatice, verzui etc. Spre a se înlătura pericolele ce se ivesc când se întâlneşte se atârnă în prova bărcii o secure şi un inel de agint. Acesta este faimosul animal despre care s'a vorbit atât de mult şi a cărei existenţă era pusă la îndoială... Cine poate pretinde că se cunosc toate fiinţele vieţuitoare de pe glob ? Câte vieţuitoare nu stau ascunse în imensitatea mării şi numai întâmplarea le scoate în faţa cercetătorilor. Se prea poate ca într'o bună zi şi monstrul acesta, care intrase în domeniul legendelor, să constitue principala piesă de atracţie a vreunui mare muzău zoologic.

G. M.

Al 8=lea voiaj medical internaţional pe Coasta de Azur

Luând parte la voiajul medical pe Coasta de Azur, de vacanţa Crăciunului trecut — *voyage bleu* — cum i se spune, cred interesant şi util a face un mic rezumat şi câteva consideraţiuni asupra celor văzute.

Pentru a face cunoscut medicilor minunatele condiţiuni a unei regiuni a Franţei şi pentru a da ocaziunea să se strângă legăturile ce unesc pe membrii Marei Familii Medicale, Societatea Medicală a litoralului mediteranean, sub patronajul facultăţilor din Lyon, Mar-



Marsilia

seille, Montpellier şi Bordeaux, organizează anual voiaje medicale internaţionale pentru medici, familiile lor şi studenţii în medicină.

Organizarea acestor voiaje oferă participanţilor condiţiuni incomparabile de confort şi comoditate, efectuându-se pe timpul vacanţelor de Crăciun (voyage bleu) şi Paşti (voyage rose).

La vizita fiecărei staţiuni părţile instructive ale programului alternează cu cele mai frumoase parcursuri turistice şi recepţiuni cordiale. Puse sub presidenţia unui profesor cu renume şi sub conducerea ştiinţifică a unor profesori buni cunoscători ai chestiunilor medicale în legătură cu climatul regiunei, oferă participanţilor agreabilul împletit cu instructivul.

Voiajul la care am luat parte a fost pus sub direcţia ştiinţifică a profesorului Laignel-Lavastine, secondat de profesorii Marcel Labbé şi Duhot (Lille).

Printre participanţi al căror număr mai mare îl formează Francezii şi Belgienii, cari vin să-şi petreacă frumos vacanţele, se aflau şi mulţi de departe :

Gosselin-Canada ; Laraque ministru plenipotenţiar al Republicei Haiti ; profesor Cuellar, decanul Facultăţii de Medicină din Bolivia ; Dr. Rijn-Amsterdam, etc.

Alături de aceste figuri proeminente se afla însă şi tineret, studenţi, studente, precum şi figuri vesele, confratele belgian Dandois şi elveţianul Dr. Müller, creindu-se astfel o atmosferă veselă de simpatie şi repauz.

Adunarea s'a făcut la Marsilia la 26 Decembrie seara.

In ziau de 27 sub conducerea d-lui Brenier ,directorul serviciilor administrative, s'a vizitat Camera de comerţ ; apoi cu iachtul mu-

nicipalităţii debarcăm la Pharo, unde se află un vechi castel aparţinând pe vremuri împărătesei Eugenia, iar în prezent adăposteşte Facultatea de Medicină.

Aci vizităm Facultatea. Ni se face o frumoasă primire de primarul Marsiliei, doctorul Ribot. Cu auto-care suntem transportaţi la Aix-en-Provence, renumit prin apele sale thermale cu acţiune salutară în stările flebitice şi varicoase. Suntem întâmpinaţi de d-nul Cadière, administratorul societăţei thermale şi de corpul medical.

A doua zi, dela Marsilia, tot în auto-care, admirăm frumuseţea peisagiului şi vizităm Toulonul. Confratele Berthellet primul ajutor de primar, ne oferă o splendidă recepţie în numele Municipalităţei în locul primăriei. După vizitarea muzeului ne transportăm cu trenul la Hières unde ascultăm conferinţa chirurgului Bérard dela spitalul Renée-Sabran şi interesantul istoric asupra helioterapiei făcut de profesorul Duhot. Confratele Jaubert în calitate de primar, ne face o recepţie seara la Casino. A doua zi dimineaţa vizităm plaja şi stabilimentul heliomarin al d-rului Jaubert; deasemenea fondaţiunea Renée-Sabran unde d-rul Bérard ne arată minunatele rezultate obţinute prin soare şi mare.

In după amiaza aceleiaşi zile plecăm spre Saint-Raphael cu trenul care merge foarte încet dealungul tărmului minunat.

Dela Saint-Raphael, unde ni se organizează recepţii, tot restul voiajului îl facem în auto-care.

In ziua de 30 Decembrie vizităm Fréjus, celebru prin plaja sa evocatoare a întoarcerei dela Elba; apoi Agay cu încântătorul său golf; Trayas renumit prin florile sale; Cannet şi Cannes.

La Cannes d-rul Henri Lew ne dă interesante explicaţii asupra meteorologiei Coastei de Azur. A doua zi vizităm Super-Cannes cu sanatoriul maritim Santa-Maria şi clinica dietetică de Valergues (Dr. Faure) şi asistăm la producţia unei şcoli de educaţie fizică. Nu se poate uita pitorescu dela Juan-les-Pins şi capul Antibes.

Reîntorcându-ne seara la Cannes, a doua zi se pleacă spre Grasse unde vizităm fabrica de parfumuri Molinard, apoi clinica Helios cu o terasă scăldată în soare, muzeul Fragonard, împrejurimile pitoreşti Vence, Saint-Paul, Cagnes cu grădina zoologică ajungând apoi la Nice.

A doua zi vizităm Nice, Cimiez, Mont-Boton şi interesanta uzină de ozonizaţia apelor, unde d. Ancel, inginerul şef, ne dă explicaţii.

In ziua de 3 Ianuarie facem o excursie la Peïra-Cave acoperită de zăpadă şi la Luceram. La 4 Ianuarie după vizitarea observatorului din Nice, pe marea Corniche ajungem la Turbie. Aci la Turbie vederea este minunată. Apare în depărtare Mentonul şi Italia, jos Monte-Carlo şi Monaco. Trecem apoi la Roquebrune şi Cap-Martin scăldat mereu de soare. Deasemenea dela Menton trecem frontiera italiană pentru a vizita renumitele grădini dela Mortola şi castelul Grimaldi unde îşi are instalate laboratoriile şi parcul de maimuţe dr. Voronoff. Om agreabil, cu multă simpatie ne dă explicaţiuni asupra lucrărilor şi experienţelor sale. Cu deosebită plăcere am văzut aci pe d-rul Alexandrescu, un distins colaborator al d-rului Voronoff.

In ziua de 5 Ianuarie trecem la Bordighera unde se face o mică comemorare a lui Pasteur, care a stat câtva timp aci. Apoi prin San-Remo ne înapoiem la Menton-Garavan — supranumit şi perla litoralului.

Zilele de 6 şi 7 Ianuarie le petrecem la Monte-Carlo vizitând minunata ţară a prinţului Ludovic II. Grădinile zoologice, sălile de joc, stabilimentul fizioterapic, splendidul muzeu oceanografic, palatul prinţilor de Monaco, frumosul spital dirijat de d-rul Marsan; apoi instalaţiunile de băi de mare, piscina dela Monte-Carlo-Beach îţi stârnesc toate admiraţiunea la fiecare pas şi-ţi dai seama pentruce produce atâta atracţiune în lumea întreagă.

Deasemenea suntem obiectul de atenţie al micei ţări unde seara ni se oferă un somptuos dineu de guvernul principatului sub preşedinţia d-rului Marsan, vechi prezident al Consiliului Naţional şi d-lui Mauran şeful de cabinet al Prinţului.

Ne întoarcem spre Nice pe Cornicha mijlocie oprindu-ne la Beaulieu şi Cap Ferrat, unde d-rul Hérart de Bessé ne arată minunatele plantaţiuni de flori şi pomi fructiferi (lămâi, portocali, ananas, banane).

Ultima zi, 8 Ianuarie, stăm la Nice ascultând o conferinţă frumoasă şi documentată asupra climatului mediteranean, a d-rului Maurice Faure ţinută la Casa de Sănătate „Délices" a d-rului Martinand. Seara dineu de adio cu personalităţile din Nice şi gazetari.

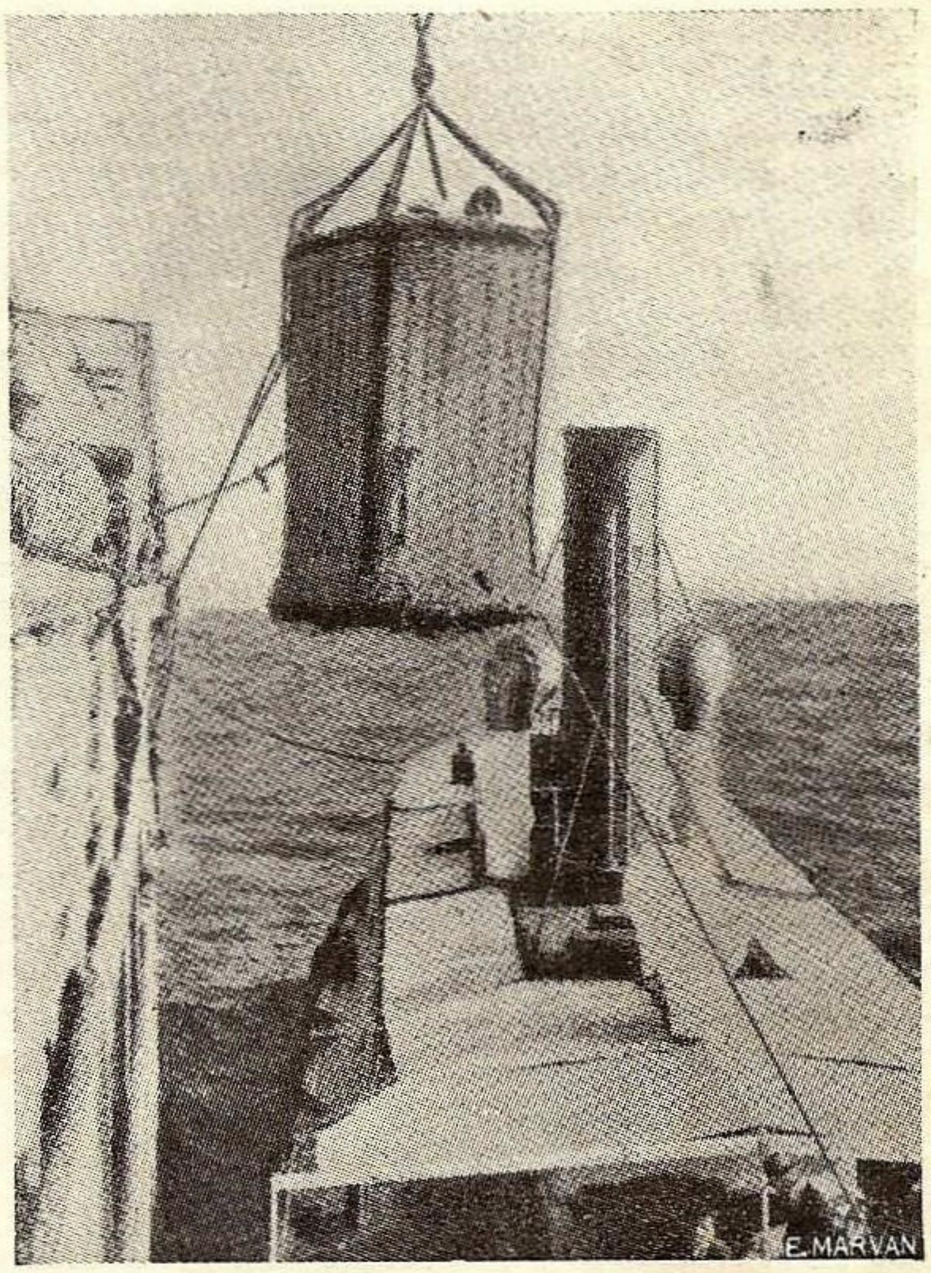
Am crezut necesar să rezum cât se poate de scurt acest plăcut şi interesant voiaj în Sudul Franţei, pentru a evidenţia grija ce o depun străinii, şi în special Francezii, să-şi valorifice şi să atragă atenţia asupra acestei regiuni din ţara lor aşa de bine înzestrată de natură.

Medic General ILIE CONSTANTINESCU

Imbarcarea pilotului

Sunt porturi în care nu se poate intra şi regiuni care nu pot fi străbătute fără pilot.

La Dungeness, un mic port din sudul Angliei, vapoarele iau piloţi pentru Londra, Dunkergue, Anvers, Hamburg, deşi aceste porturi sunt destul de îndepărtate de Dungeness.



Imbarcarea pilotului pe timp rău.

Pe vreme bună sau cu valuri suportabile, operaţia e uşoară. Vasul care are nevoie de pilot stopează şi se aşează cu prova la vânt şi val. Vasul pilot opreşte în acelaşi fel la oarecare depărtare şi o mică bărcuţă e lansată la apă, cu trei oameni la lopeţi şi pilotul la cârmă, cu geamantanaşul şi haina de ploae lângă el.

Marinarii vâslesc cu nădejde şi se apropie de vas, de unde li se aruncă o *saulă,* o fringhie. Prinsă de ea, barca acostează la vas, în dreptul scării de pilot, care e lăsată dealungul bordului până la apă.

Urcuşul pe această scară cere deprindere de maimuţă. Inchipuiţi-vă două frighii paralele, unite din distanţă în distanţă cu câte o bucată de lemn servind ca trepte.

Pilotul trebue să aştepte momentul favorabil ca să se prindă de scară când valul urcă barca, ca apoi să rămână atârnat în aer. Pe când bagajele sunt trase la bord cu o fringhie, picioarele pilotului, prevăzute cu un fel de apărători, se lovesc de bordaj, ca limba unui pendul pe o mare furtunoasă. Totuşi... îmbarcarea se termină cu bine, iar barca se reîntoarce la vasul pilot, unde e din nou ridicată pe bord.

Când vremea e rea, valurile mari, acostarea vasului pilot sau a unei bărci ar însemna zdrobirea de vapor. In asemenea cazuri pilotul, uneori chiar pasagerii, sunt îmbarcaţi sau debarcaţi cu ajutorul unor coşuri care se ridică şi scoboară cu scripeţi, aşa cum se poate face o ideie din ilustraţie. *M. D.*

Noua lege pentru organizarea muncii în porturi

Nu avem prea destule legi? Era nevoe încă de o lege pentru munca în porturi ?

Da. Era nevoe de o lege de protecţie a muncei, pentru că muncitorii din porturile noastre nu sunt organizaţi şi conştienţi de interesele lor precum sunt cei din porturile apusene.

Erau exploataţi neomenos de şefii de echipă (vătafii), cari se îmbogăţeau sugând cu lăcomie şi de la Capital şi dela Muncă.

In fond toate nesfârşitele conflicte din porturile noastre nu se datorau unor ciocniri între capital şi muncă, ci unor veşnice frământări din cauza intermediarelor cari speculau ambele părţi.

Când s'a lucrat *Codul Muncei* nu s'a avut în vedere situaţia excepţională a muncei în porturi. Acum, prin noua lege specială, se repară răul pe care intermediarii şi politicianismul îl pricinuiau vieţei porturilor noastre.

Aplicând principiul echitabil al rotaţiei, fiecare muncitor va intra la rând în lucru prin biroul de muncă, şi va primi în mână tot preţul muncei sale. O serie de opere de ocrotire socială ca, adăposturi, băi, biblioteci, se vor putea realiza în curând pentru civilizarea porturilor româneşti.

Iată care este textul acestei legi care s'a pus în aplicare după întocmirea unui amănunţit regulament :

Art. 1. — Munca în porturi va fi executată numai de către muncitorii permanenţi, înscrişi în căpitănia portului pe baza principiului de rotaţie, în asemenea condiţiuni încât toţi muncitorii intrând în prevederile prezentei legi să obţină de lucru în mod egal.

Sunt muncitori permanenţi acei cari şi-au făcut o profesiune obişnuită din munca în porturi, şi au domiciliul stabili de cel puţin şase luni în portul în care lucrează.

In cazul când muncitorii permanenţi nu vor putea efectua muncile existente în porturi, comisiunea muncii, prevăzută de art. 2 sau comitetul ei restrâns, va putea autoriza ca alţi muncitori din porturile apropiate şi în caz de lipsă muncitorii flotanţi să lucreze pe un timp determinat.

Art. 2. — In acest scop se înfiinţează în fiecare port fluviul sau maritim al României o comisiune a muncii compusă din :

a) Inspectorul muncii sau delegatul său ;

b) Căpitanul portului sau delegatul său, cu vot consultativ ;

c) Doi reprezentanţi ai patronilor din port ;

d) Doi reprezentanţi ai muncitorilor din port.

Desemnarea reprezentanţilor patronilor şi ai muncitorilor se va face după normele prevăzute în regulamentul de aplicare al acestei legi.

Reprezentanţii patronilor şi ai muncitorilor vor avea câte un supleant cari îi vor înlocui în caz de lipsă şi cari vor fi desemnaţi după aceleaşi norme ca şi titularii.

In porturile unde sunt docuri sau silozuri, va face parte de drept din comisiune cu vot consultativ şi inginerul portului sau delegatul său.

Sediul comisiunii va fi la căpitănia portului.

In porturile unde sunt tribunale, comisiunea va lucra sub preşedinţia primului-preşedinte, a preşedintelui tribunalului sau a delegaţilor lor. In celelalte porturi comisiunea va lucra sub preşedinţia judecătorului de ocol în circumscripţia căruia se află acel port sau a ajutorului său.

Pentru rezolvarea chestiunilor curente, Comisiunea va putea să-şi delege un comitet din sânul ei, din care face parte un patron şi un salariat.

Art. 3. — Atribuţiunile acestei comisiuni sunt :

a) Să supravegheze executarea muncii în port pe baza principiului rotaţiei ;

b) Să verifice toate autorizaţiile sau carnetele de muncitori în port, eliberate de căpitănie, calificând pe muncitori după specialităţile de muncă ;

c) Să avizeze asupra măsurilor necesare pentru respectarea legilor, regulamentelor şi deciziunilor privitoare la munca în port ;

d) Să supravegheze aplicarea tarifului de muncă din portul respectiv stabilit după normele arătate în articolul 5 ;

e) Să supravegheze ca muncitorii să primească salariul integral al muncii prestate.

Art. 4. — Deciziunile comisiunii, în afară de acele privitoare la tarif, prevăzute la aliniatul *d,* de sub articolul precedent, pot fi atacate de părţile interesate, în termen de 5 zile dela încunoştiinţare, cu apel la tribunalul respectiv, care va judeca de urgenţă şi cu precădere în camera de consiliu.

Art. 5. — Condiţiile de muncă şi tariful de remunerare a muncii în fiecare port vor fi uniforme pentru aceleaşi categorii de muncitori după specialităţi.

Acest tarif se va putea fixa prin acordul părţilor interesate ; iar în caz când acest acord nu se poate înfăptui, tariful se va fixa după normele şi procedura prevăzută în legea pentru reglementarea conflictelor de muncă.

Dacă în tarif nu se prevede un termen de valabilitate, atunci durata acestui tarif va fi considerată de 6 luni.

Tariful va fi înregistrat, până la înfiinţarea Camerelor de muncă, la inspectoratul respectiv al muncii.

Prin derogare dela legea asupra contractelor de muncă — Titlul IV — nu se vor putea încheia convenţii colective de muncă prin care să se fixeze tarife de remunerare a muncii, aplicabile numai unei părţi din totalitatea muncitorilor de aceeeaş specialitate din portul respectiv

Orice convenţie colectivă de muncă care se va încheia cu nerespectarea dispoziţiunilor de mai sus va fi nulă.

Art. 6. — Nu se poate face nici o reţinere din salariile muncitorilor, exceptând acele privitoare la scule, cheltuelile comisiei şi biuroului muncii şi operilor de asistenţă, ocrotire şi educaţie a muncitorilor din port. Aceste reţineri se vor face cu avizul comisiunii muncii din port şi cu aprobarea Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale.

La cheltuelile pentru comisia şi biuroul muncii vor contribui cu o cotă egală cu a muncitorilor şi patronii.

Art. 7. — Este cu desăvârşire oprit angajarea muncii prin vătafi (antreprenori de muncă).

Oricine va angaja munca în porturi, direct sau indirect, prin vătafi (antreprenori de muncă), se vor pedepsi cu amenda dela 5.000 lei la 50.000 lei. Această amendă se va încassa în folosul Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale şi se va transforma în închisoare în caz de insolvabilitate.

Contravenţiunea se va constata de căpitanii de port, iar procesul-verbal încheiat se va înainta tribunalului, pentru a aplica amenda. In porturile unde nu există tribunale, actele se vor înainta judecătoriei respective, pentru a aplica sancţiunea.

Judecata se va face de urgenţă în termen de zece zile dela primirea dosarului dela căpitănie, care va fi datoare ca în termen de 24

ore, dela alcătuirea procesului-verbal să-l înainteze locului în drept.

Contra sentinţei tribunalului ori a cărţii de judecată penală, contravenientul nu va avea altă cale de atac decât recursul la Inalta Curte de casaţie.

Art. 8. — Se prevăd următoarele sancţiuni pentru abaterile muncitorilor :

a) Muncitorul care nu e prezent la repartizarea muncii, nu se mai pune la lucru în acea zi ;

b) Muncitorul care părăseşte nemotivat munca înainte de lăsarea pavilionului căpităniei portului, pierde dreptul la plata pe acea zi ;

c) Muncitorul care părăseşte nemotivat munca angajată înainte de terminarea ei, pierde dreptul la plată ;

d) Beţia atrage excluderea pe acea zi dela muncă ;

e) Muncitorul care lipseşte nemotivat dela muncă timp de o săptămână, se şterge dintre muncitorii portului ;

f) Beţia repetată atrage ştergerea depe tabloul muncitorilor din port ;

g) Furtul, contrabanda, îndemnul la nesupunere, provocare de scandal, agitaţie în rândurile muncitorilor, insulte aduse funcţionarilor publici, nesupunerile la dispoziţiunile conducătorilor de muncă, ofense, ameninţări aduse publicului şi alte vini grave, pe lângă sancţiunile prevăzute de legi şi regulamente, pot atrage excluderea pe timp mărginit sau pentru totdeauna dela munca portului.

Sumele rămase din neplata muncitorilor, prevăzute la aliniatele *b* şi *c* ale acestui articol, cele realizate din reţinerile pentru operile de asistenţă, ocrotire şi educaţie, prevăzute la art. 6, precum şi amenzile rezultând din aplicarea art. 7, se vor consemna pe numele Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale la administraţia financiară locală şi vor servi exclusiv la opere de asistenţă, ocrotire şi educaţie pentru muncitorii acelui port.

Art. 9. — Sancţiunile prevăzute în articolul precedent se vor aplica provizoriu de către căpităniа portului, urmând ca hotărârea definitivă să se dea de către comisia muncii portului prin deciziile sale, care vor putea fi atacate cu apel, conform art. 4.

Art. 10. — Amănuntele de aplicare a prezentei legi vor fi desvoltate printr'un regulament.

Art. 11. — Toate dispoziţiile contrarii legii de faţă sunt şi rămân abrogate.

Această lege s'a votat de Adunarea Deputaţilor în şedinţa dela 11 Iulie anul 1931 şi s'a adoptat cu majoritate de una sută cincizeci voturi, contra două.

Pe marginea cărţilor

TRAGEDIA DARDANELELOR

Citind cărţile lui *Guèpratte* şi *Asmead-Bartllet* asupra operaţiilor din Dardanele, mi-a revenit în minte celebrul *Război Troian,* şi o fatală apropiere am făcut între cele două expediţii care au avut loc la interval de mii de ani.

Toate imperiile care s'au perindat la această încrucişare de drumuri terestre şi maritime, — denumită „Strâmtorile" — au terminat tragic, în fast şi sânge.

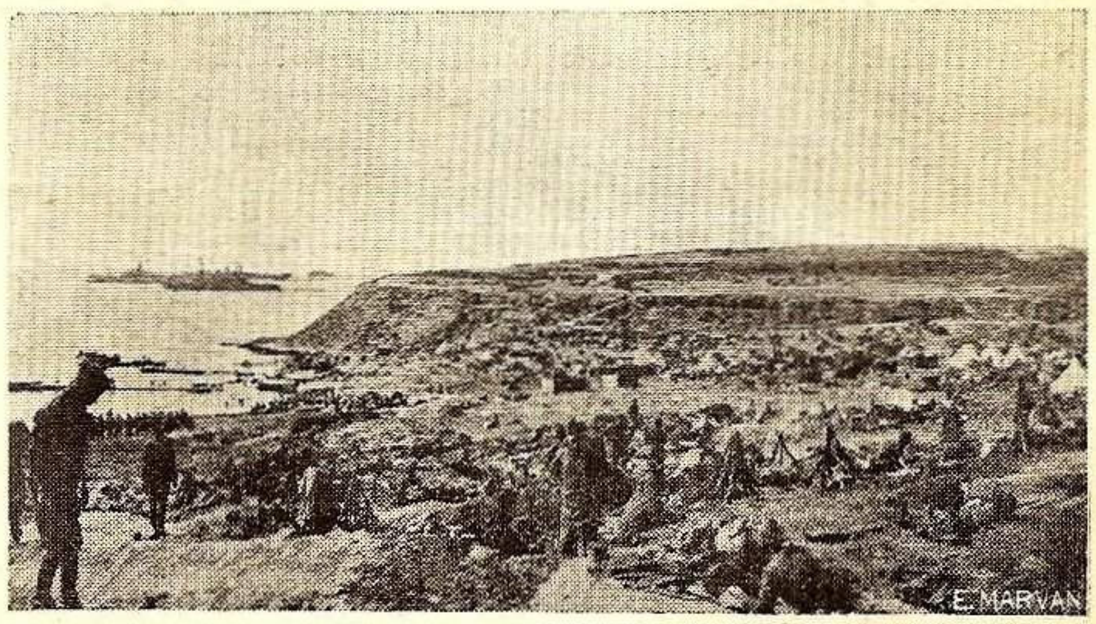
Pe aceste ţărmuri se înălţa odată *Troia,* măreaţa cetate, pe care Homer a făcut-o nemuritoare prin cânturile sale.

Pe stâncile Dardanelelor s'a ridicat Troia, pentrucă aici se închide Mediterana, acea împletitură de mătase albastră cu soare de aur, şi tot aci se leagă cu Marea Neagră, drumul către Caucaz şi către minele fabuloase de aur, aramă şi cositor, pentru care s'a vărsat atâta sânge în antichitate.

Intr'adevăr, când a venit Scamandes, ,în secolul XVII a. H. ca să fondeze Troia, a găsit în aceste ţinuturi o bogată vieaţă comercială, care cu timpul a trecut sub controlul şi autoritatea Troianilor. Dar Troia nu admitea liberul schimb şi pretindea impozite pe toate mărfurile care treceau prin această încrucişare de drumuri. Impozitul devenit dela o vreme prea mare războiul Troian a isbucnit.

Furia Heladei nu cunoscu margini. Ea armează 1185 de vase şi aruncă asupra Troiei, 100.000 (una sută mii) de soldaţi.

E formidabil ! Corpul expediţionar Anglo-Francez care a atacat Sevastopol-ul la 1854 nu a atins această ţifră. Iar în 1915, Franţa şi Anglia meditând la atacul Dardanelelor, ar fi putut să-şi amintească, nu fără folos, expediţia lui Agamemnon.



Prima debarcare la Dardanele.

Trebuie să se ştie un amănunt, că nimeni din corpul expediţionar al lui Agamemnon, nu era marinar. Au acceptat totuşi războiul maritim, cu cele mai mari proporţii cunoscute vreodată, pentru că Agamemnon, stăpânul pădurilor şi şantierelor navale, preşedintele trustului armatorilor Danaeni, mobiliză toate societăţile afiliate şi le chemă în ajutorul Patriei.

Toţi au răspuns — industriaşi, negustori, constructori de corăbii, — înţelegând foarte bine, că dacă tariful prohibit va continua să fie menţinut de Troiani, vor fi obligaţi să renunţe la orice fel de întreprindere sau afacere, acceptând crudul şomaj.

Iată cum, războiul Troian, cu fond strict economic, prezintă foarte multe caractere asemănătoare cu conflictele mai recente.

In timpul acestui război, eroul Protesilas, ajungând primul la ţărm, sare curagios pe uscat, deşi oracolul profetizase că primul soldat care va atinge pământul Troian, va plăti aceasta cu preţul vieţei...

In 1915, primele trupe debarcate la Dardanele, au fost destinate aceluiaş sacrificiu profetizat de oracolul legendar.

Comandantul şef — Agamemnon — îşi instalează cartierul general în centrul flotei ; Achile şi Ulise, comandanţii armatei flanchează cu statele majoare respective extremităţile frontului.

Cei trei şefi au făcut ceiace ar face şi trei generali din secolul nostru. Adevărată tactică şi strategie. Nici o diferenţă. Dealtfel războiul e o artă, care nu se schimbă decât în ceiace priveşte bătaia gurilor de foc.

Evenimentele s'au desfăşurat în jurul Troiei la fel ca în orice armată combinată.

Discuţiuni sterile, alegere de obiective secundare.

Se insistă că inamicul nu se află numai acolo unde este, şi trebuie căutat şi unde nu este...

Bravul Achile e trimes de 12 ori către insulele îndepărtate pentru a le pustii. Se produc neînţelegeri între şefi cu ocazia împărţirei vreunei prade (sau cum am zice astăzi din cauza prerogativelor sau onorurilor).

Achile se ceartă cu Agamemnon. Frumoşii ochi ai unei zâne sunt cauza. (Cântul II şi IX).

Dar, în cele din urmă, trecând şi peste nebunia lui Hector şi a tovarăşilor săi, care urmăreau incendierea flotei, — după 10 ani de crude experienţe, când totul era aproape pierdut, se instituie

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

Om la mare

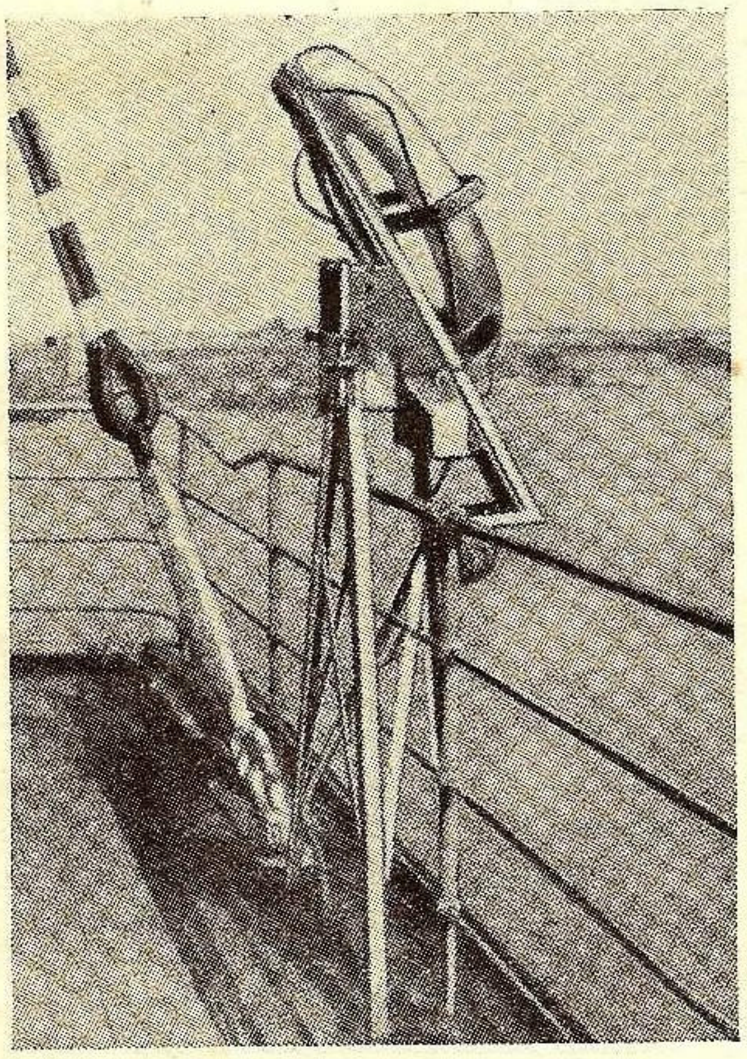
Mare liniştită sau furtunoasă. Vasul merge cu toată viteza, ofiţerul de cuart cu ochii înainte. Un pasager curios se apleacă peste bord şi cuprins de ameţeală, pică în apă, sau un om din echipaj care vopsind, — *piturând,* — pe din afară, alunecă şi se preface în scafandrier fără voie ori un val năprasnic l'a răpit de pe punte.

Dacă întâmplarea n'a fost văzută, omul e pierdut. Când e zărit însă, disperatul strigăt: „om la mare" turbură liniştea pe vreme frumoasă ori acopere urletele furtunii. Orice activitate se opreşte la bord.

Ofiţerul de cuart pune „maşina toată viteza înapoi", vasul se cutremură şi după ce merge încă odată şi jumătate lungimea lui, abia se opreşte.

Marinarii sar la barca de salvare, o lasă în apă şi pornesc în căutarea şi pescuirea naufragiatului.

Dar el? Zăpăcit, buimăcit de cădere, ameţit de valuri, tras de greutatea hainelor ude, chiar de ar şti să înoate, s'ar duce cu sigu-



Aruncătorul electric pentru colacii de salvare

ranţă la fund, până să-l găsească barca, — dacă-i va putea zări capul!

Dealungul ori cărui vas sunt aşezaţi însă *colacii de salvare,* care pot fi asvârliţi foarte uşor şi pot susţine chiar trei oameni.

Cel care a dat alarma, a sărit în acelaşi timp şi la cel mai apropiat dintre colaci şi l'a aruncat în apă, spre cel căzut în apă. Vaporul e departe, — colacul însă stă în aşteptare la câţi-va metri de de cel ce se credea pierdut.

Se poate întâmpla însă, mai ales la vasele cu viteză mare, ca colacul să cadă prea târziu, deci prea departe de naufragiat, şi atunci colacul din „de salvare" devine doar „de pomană"!

Pentru a evita acest lucru, pe vasele franceze s'au instalat colacii de salvare în câte un aparat care, prin simpla apăsare a unui buton, asvârlă colacul la mare depărtare şi, în direcţia celui căzut.

Centura e prevăzută şi cu o mică geamandură cu fosfură de calciu, care în atingere cu apa dă flacări şi fum, astfel că nădejdea naufragiatului e uşor de văzut atât ziua cât şi noaptea.

Călătoria navelor şcoală germane „Deutschland" şi „Grossherzogin Elisabeth".

Cele două nave şcoală *Deuttschland* şi *Grossherzogin,* au început călătoria de instrucţie de iarnă în străinătate.

Itinerarul lui *Deuttschland* prevede un parcurs de 15.300 mille in o durată de 168 zile. Nava plecând dela Brema atinge Las Palmas, Bahia, Citta del Capo, St. Elena, apoi înapoi fără oprire, la Bremerhaven unde va sosi la 15 Martie 1932.

Grossherzogin va parcurge numai 9580 mille pe o durată de 167 zile atingând Teneriffa, Barbados şi Port of Spain (Trinidad) St. Cristofor, St. Tomas şi se va înapoia tot la Brema pe la 15 Martie.

Avarii.

1. Petroliferul „Elorn" plecat la 10 Noembrie cu lest din Toulon la Batum, a lansat a doua zi semnale de ajutor, în apropiere de Tête d'Arnus pentru un incendiu care a avut loc în camera maşinelor. Incendiul a fost localizat cu pompele unui remorcher plecat din Messina unde a şi fost adus petroliferul.

2. Un alt petrolifer „Loing" a suferit avarii în o ciocnire care a avut loc în Marea de Marmara din cauza ceţei, cu vasul spaniol, „Avangureg" din Bilbao. Violenţa ciocnirei a provocat răsturnarea acestui vas. Loing a salvat 31 oameni pe care i-a adus la Constantinopole.

Nava a procedat la reparaţii provizorii după care şi-a continuat drumul la Batum. *„Le Yacht"*

GRECIA

Un plan de desvoltare a unei flote pentru o ţară mică

Din Revista Maritimă franceză, din Februarie 1932, spicuim următoarele, *care pot să ne dea şi nouă sugestiuni.*

Marina de războiu. — La 30 Iulie 1931 s'a ratificat proectul de construcţii navale care trebue să fie realizat în 10 ani.

— In capitolul A al legei se prevăd cheltuelile. Totalul pentru bugetul 1931—32 până la 1936—37 este fixat la 355 milioane de drahme anual.

— Programul construcţiilor noi este:

a) 2 flotile de distrugătoare, compuse din un conducător şi 8 distrugătoare (total 18 unităţi).

b) 8 submarine şi 2 punătoare de mine.

Planul punerei în lucru este următorul:

1. Construcţia a 4 distrugătoare de 1500 tone, *instalaţiile necesare flotei, organizarea progresivă a apărărilor de coastă.*

2. Construcţia unui conducător de flotilă de 2000 tone, *a unui punător de mine,* continuarea lucrărilor *prevăzute la paragraful precedent* (instalaţiile necesare flotei şi *organizarea progresivă a apărărilor de coastă).*

3. Construcţia unui conducător de flotilă şi 8 distrugătoare, a unui submarin cuprins în punătoarele de mine, şi *continuarea lucrărilor primelor 2 paragrafe.*

Primele 2 paragrafe trebuesc să fie realizate între anii 1931—37. Al treilea va fi realizat cu o lege specială după terminarea celorlalte două.

Creditele prevăzute pe 6 ani în primele 2 paragrafe, vor fi întrebuinţate astfel: 62% pentru nave noi, iar *restul pentru amenajarea şi aprovizionarea flotei.*

Un articol special în lege *prevede că realizarea planului* va fi *supraveghiată* de însăşi Amiralitatea, *prin un consiliu* special care va avea denumirea de *„Consiliul cheltuelilor".*

La data promulgărei legei, o parte însemnată din acest program era realizată.

Şase submarine construite *în Franţa* din 1926—1929 sunt în serviciu. Şase submarine se construesc în Franţa în 3 ani.

Din *patru distrugătoare* construite în Italia, două pot fi terminate în Februarie 1932 şi alte două vor fi lansate curând.

Distrugătoarele *construite în Italia* (1932 terminate) au deplasamentul de *1450 tone* cu o putere de 50.000 cai, cu viteza de 40 noduri. (4 tunuri de 120 mm.).

Puncte de reţinut.

1. Navele se construesc în acelaş timp cu *amenajarea şi aprovizionarea flotei.*

2. *Organizarea apărărei coastei intră între primele lucrări, odată cu construcţiile de nave.*

3. Organizarea apărărei coastei se urmează în toate tranşele.

4. Distrugătoarele au numai 1500 tone de deplasament, dar au viteza de 41 noduri.

5. Supravegherea realizărei planului de construcţie se face prin un *„Consiliu al Cheltuelilor"*, consiliu aflat la Amiralitate.

FRANŢA

Imbunătăţirea portului Alger. — Desele ravagii pe care furtunile le-au provocat în portul Alger, au alarmat guvernul algerian care au cerut d-ui M. Watier, directorul porturilor din Ministerul Lucrărilor Publice, să arăte ce lucrări necesită acest port pentru a se evita catastrofele în viitor.

Studiindu-se situaţia portului Alger, din toate punctele de vedere, s'a arătat defectele şi s'a găsit că pentru ameliorarea situaţiei actuale este nevoe a se înlătura următoarele inconveniente :

1. Pătrunderea valurilor prin trecătoarea de Nord după ce fac

Portul Alger

rotaţia în jurul extremităţii digului.

2. Intoarcerea valurilor care se reflectează pe noul dig, care nu poate fi pus în discuţie ca să fie distrus.

După numeroase discuţiuni comitetul din Alger L. M. C. F. a decis următoarele :

1. Ca digul de Nord să fie întărit în cea mai largă măsură între „Fort du Coude" şi deschiderea noului dig să fie ridicat pentru a adăposti vasele de valuri.

2. A preveni eventualităţile creerei unei sau mai multe deschideri în superstructura noului dig.

3. A grăbi construcţia cât mai urgentă a prelungirii digului de nord cu o curbură spre S. S. E. întărind şi ridicând digul de Nord pe toată lungimea sa.

4. Lucrările actuale ale digului Mustapha, ce sunt în curs, să fie abandonate pentru a se continua cele propuse din nou.

Ferry-Boat între Franţa şi Anglia. — Un proect vechiu de 24 ani s'a realizat. Este vorba de legătura portului englez Harwick cu portul francez Calais printr'un *Ferry-Boat*. După numeroase tratări, în ziua de 8 Noembrie orele 9.30, vasul purtător de tren (Ferry-Boat) a acostat în portul Calais, la instalaţia specială făcută în acest scop. In faţa unei numeroase asistenţe din lumea industrială şi comercială s'a îmbarcat 9 vagoane, de provenienţă italiană, şi a plecat la prânz în prima cursă .

Până la noi dispoziţii serviciul de trecere va funcţiona câte 2 zile pe săptămână şi se speră că se va aranja ca acest transport să fie făcut zilnic.

Din ţară

Ingheţul Dunărei

Ingheţul Dunărei e o fatalitate a naturei. Navigaţia se întrerupe, vasele se pun la adăpost, multe localităţi situate pe malurile fluviului sunt ameninţate de adevărate dezastre.

Cu groază ne amintim de nenorocirea din anul trecut prin care a trecut Vâlcovul. Anul acesta Sulina a rămas fără provizii.

A trebuit să-i vie în ajutor Marina Militară trimeţând cu bastimentele sale provizii şi combustibil de la Constanţa.

Fenomenul ingheţului nu are loc în fiecare an la fel. Factorii sunt într'o continuă variaţie. Primejdia e cauzată de oprirea scurgerei sloilor pe la coturile fluviului.

Sloii se îngrămădesc, se încalecă şi formează un obstacol, adesea până la fundul apei. Acest baraj se cheamă *zăpor*. Apa oprită în cursul ei se revarsă peste maluri inundând mari suprafeţe.

Inainte de războiu a venit la Dunăre un vas spărgător de ghiaţă de la Odesa, *„Lidocol Haidamac"*. Dar n'a reuşit să se ridice pe fluviu decât până la Isaccea unde s'a oprit într'un zăpor prin care n'a putut trece.

Incercările de spargerea gheţei prin bombardament şi explozii au prea puţin efect. Produc găuri dar masele de sloiuri nu se pun în mişcare.

Nu-i nimic de făcut ?

Ca să împedecăm ingheţul şi să întreţinem navigaţia pe tot cursul este aproape o imposibilitate din punct de vedere technic şi economic.

Totuşi se poate împedeca ingheţul şi menţine un canal deschis pe porţiunea de la gura Sulinei până la Tulcea şi chiar până la Brăila, dacă am întrebuinţa câteva vase spărgătoare care să circule mereu pe această distanţă.

Comisia Europeană are această chestiune pusă în programul său, dar, soluţia se amână mereu.

Foarte interesantă e situaţia critică în care se află iarna portul Sulina.

Se întâmplă uneori că din Sulina ca să ajungi la Bucureşti trebue să mergi prin Stambul.

Explicarea : dela Sulina la Tulcea nu-i cale ferată, nu-i şosea, e un drum pe care nu poţi merge de cât vara pe malul Dunărei prin deltă trecând cu barca braţul Sf. Gheorghe. Iarna Sulina rămâne ca o insulă izolată, nu se poate comunica cu restul lumei decât pe mare. Pe câţiva kilometri dela gură, pe fluviu, se menţine navigaţia deschisă. Dar în port deobiceiu încarcă numai vapoare de marfă cari merg direct la Stambul.

Cel care vrea să vie la Bucureşti să îmbarcă pentru Stambul, de acolo ia vaporul de pasageri pentru Constanţa, de unde cu trenul ajunge în Capitala României Mari.

Au făcut mulţi această interesantă călătorie în toiul iernei.

I. B.

Expoziţia dela Tel-Aviv

Intre 7—30 Aprilie va avea loc expoziţia palesteniană.

Ministerul nostru de Comerţ şi Industrie s'a hotărât să ia parte organizând un pavilion special de 200 metri lungime. Serviciul Maritim Român va contribui alături de secţiile agricole, forestiere, petroliere, industriale.

Cu mare bucurie trebue să privim hotărârea ce s'a luat pentru participarea la această expoziţie, care va stabili relaţii comerciale între România şi ţările din Orient.

Căci mereu spre Orient trebue să privim ; numai acolo putem să ne deschidem noui pieţe. Trebue să înţelegem odată că vapoarele noastre chiar când navigă în pierdere aduc un imens folos indirect exportului românesc.

Cu această ocazie sfătuim pe toţi cititorii noştri, cari n'au văzut încă *Locurile Sfinte,* să profite. Vor fi mari reduceri de preţuri pe uscat şi pe apă. Strămoşii noştri făceau călătoria la *hagialic* cu mari sacrificii şi multe peripeţii. Călătoria până la Erusalim azi e o plăcere.

Nu pierdeţi ocazia de a deveni *hagii.*

Inămolire.

Vaporul otoman *Adnan* venind din Bosfor spre Constanţa a eşuat în faţa Mangaliei. Nu se ştie pricina. Din cauza furtunei sau s'a înşelat luând Mangalia drept Constanţa. In tot cazul este încă odată un nenorocit prilej a constata că nu-i încă organizată coasta noastră şi că nu avem nici cele mai slabe mijloace de salvare.

Piaţa

Activitatea cerealelor în porturi foarte slabă, navigaţia fluvială fiind închisă prin îngheţul Dunărei, care anul acesta a fost foarte întârziat.

Printre cerealişti mari nemulţumiri din cauză că Statul nu le plăteşte prima de export. Se simte mare nevoe de capital acum în ajunul deschiderei navigaţiei.

Prima de export reprezintă contravaloarea a 150 mii vagoane. Tranzacţiile vor fi mici din cauza lipsei de fonduri. Numai două-trei case mari vor putea lucra dominând piaţa internă cu ale lor capitaluri străine.

Lemnul rusesc începe a întâmpina dificultăţi pe diferitele pieţe.

La Stohkolm a avut loc o conferinţă forestieră între Suedia, Finlanda şi Rusia. Tratările însă au ajuns la un punct mort. Rușii au fost prea lacomi, cereau o cotă prea mare de participaţie, care prejudiciau interesele celorlalte state.

Franţa a stabilit pentru lemnul românesc o cotă de 4.400 vagoane de cherestea pentru anul 1932.

Ultimile ştiri au produs nemulţumiri în rândurile exportatorilor noştri din cauză că Franţa nu respectă cota trimestrială hotărâtă.

Uniunea Camerilor de comerţ a intervenit la Ministerul de Comerţ şi Externe cerând măsuri pentru protecţia exportului nostru de lemnărie.

JOCURI DE MARINĂ ŞI GEOGRAFIE

Soluţiile problemelor precedente

PROBLEMA I-a.

B	A	Z	A	N	A	V	A	L	A
A	M	I	R	A	L	■	R	I	N
■	P	A	R	V	I	S	■	G	■
S	E	R	A	I	■	U	R	A	T
I	R	■	S	G	D	G	■	N	E
N	■	B	■	A	R	E	N	A	L
C	P	A	■	M	I	S	I	V	E
O	I	N	A	■	S	T	■	A	F
P	L	U	T	A	Ş	I	■	L	O
A	E	L	U	■	E	V	I	A	N

PROBLEMA II-a.

■	I	N	C	E	P	E	A	M	■
A	N	■	P	I	R	A	T	U	L
N	F	R	■	N	O	■	E	R	I
A	L	E	M	■	■	I	O	A	N
T	E	■	A	B	A	S	■	N	A
E	X	P	L	O	R	A	T	O	R
M	I	■	T	U	M	B	A	■	O
A	B	R	E	V	I	E	R	E	■
■	L	■	S	E	E	L	A	N	D
V	E	N	E	T	I	A	■	E	A

PROBLEMA III-a.

N—A—V—A—L

PROBLEMA IV-a.

Civile : 1) Anemona. 2) Remorca. 3) Isobata. 4) Masseno. 5) Almanza. 6) Rezerva. 7) Islanda. 8) Nereida.

Roata cârmei. 1-2) Naiade. 2-3) Engels. 3-4) Scylla. 4-5) Astral. 5-6) Lebede. 7-6) Sibile. 7-8) Sirene. 8-1) Etalon.

Capetele cavilelor : Marinari.

CONCURSUL DE JOCURI.

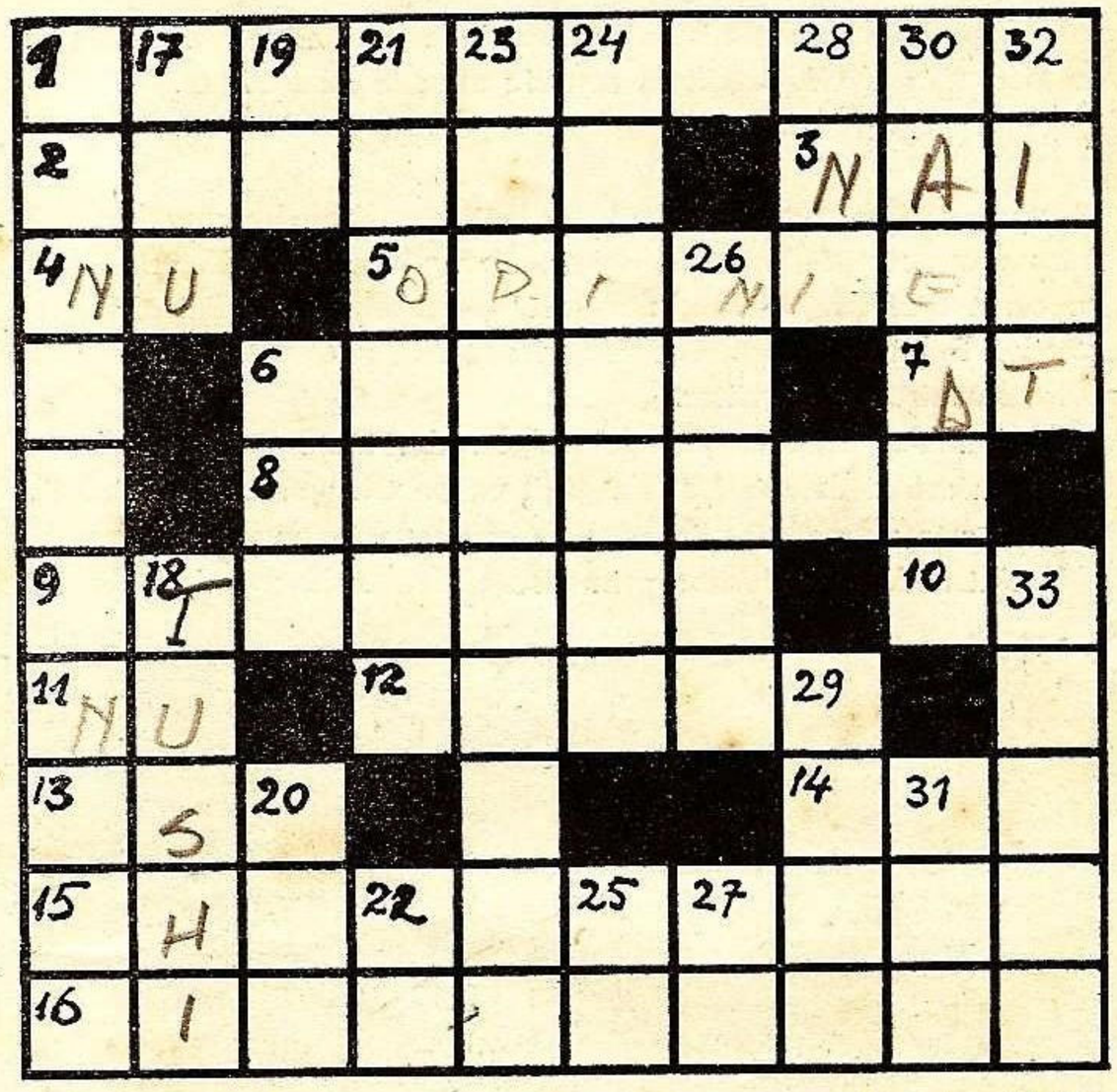
Din deslegătorii problemelor noastre, următoarele persoane vor putea concura la premii :

V. Stoianowsky, Sublt. Bondarenco, Locot. Bordenache, D-ra Laetitia Ignat, D-na Sofia Hristu, Constanţa ; Ionel Lecca, R.-Vâlcea ; V. Popocivi, D-ra Eugenia Ionescu, Const. Dumitriu şi Gh. Voinea.

Problema VI

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER



Orizontal. 1) Cunoscut amiral. 2) Unii fac paradă de ea. 3) Instrument popular. 4) Desacord. 5) Păreri adunate. 6) Ce eşti tu ? 7) Din condiţional. 8) Plictisi. 9) Din dreptul internaţional maritim. 10) Inversu unui răspuns. 11) Jumătate de nume. 12) verb pers. III pl. 13) Pronume. 14) Apă. 15) In legătură cu 16 orizontal. 16) In legătură cu şeful unui stat.

Vertical. 1) Comandantul unei celebre nave. 6) Prima parte dintr'un nume de strâmtoare. 17) Nume (autor didactic). 18) Admirabilă denumire biblică. 19) Numărul. 20) Iniţialele unei societăţi. 21) Cu anumite preţuri. 22) Sigur. 23) Forţează câteodată la căsătorie. 24) Numele unui chiurasat de 30.000 tone. 25) Tir necomplect. 26) Zis în glumă în faţă şi serios în spate. 27) Două litere din act. 28) Individ. 29) Sentiment recomandabil. 30) O plaje 31) Arbore (invers). 32) Apare şi înjură pe altul. 33) Una din amantele lui Jupiter.

Poşta Jocurilor

C. Iliescu. — Jocul e binişor fără să fie perfect, şi asta numai că ai ţinut să ai neapărat o cruce în mijloc. Ia-i pus cruce !

O fetiţă. — Fetiţo dragă, te sfătuesc să te ocupi de gramatică şi botanică mai bine decât te-ai chinui să faci „mots croisés". Las-o pe mai târziu, că ai timp.

Edison. — Să nu mai încerci una ca asta că se supără Edison din mormânt.

Timonier

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

CUPON

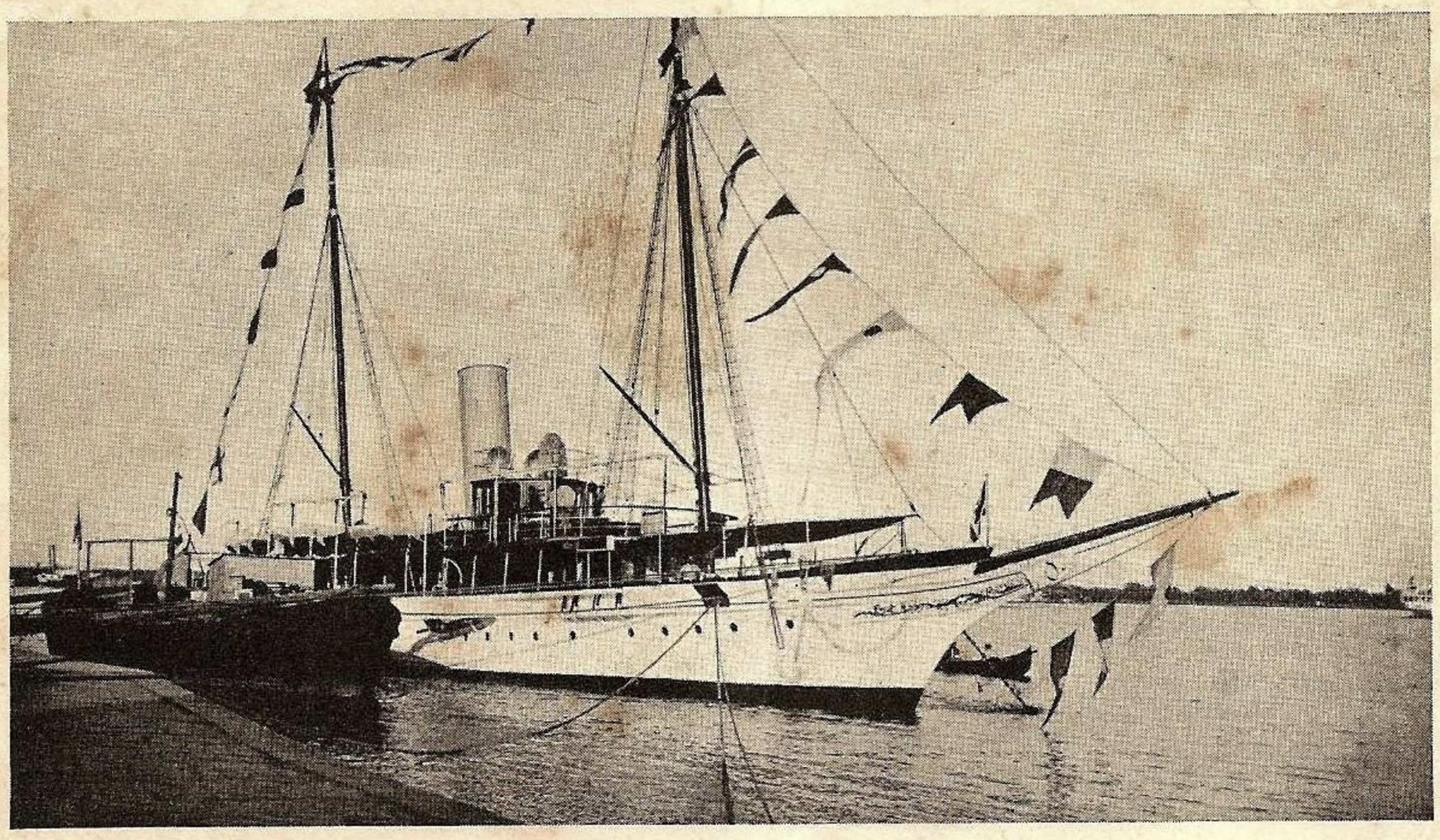
de jocuri No. 4

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 6 **Aprilie 1932**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



„CAROLUS PRIMUS"
Yachtul Comisiei Europene a Dunării

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Rusia şi Basarabia . . . . . Jean Bart
Criza Maritimă . . . . . Alex. Marius Gheorghiu
Invăţământul pescuitului . . . . . Ciorpac
Un motor electric în afara bordului . . . . . (din Le Yacht)
Cântec de plecare . . . . . Ion Plutaşu
Crepuscul la Tomis . . . . . Ion Minulescu
In vinerea Paştelui . . . . . Jean Bart
Praznic luminat . . . . . Stanincowitz
Navigaţia de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin"
Vânt, valuri, stuf . . . . . Ing. Iliescu-Brânceni
Din Enciclopedia Mărei . . C. Amiral Corneliu Buchholzer

Cronica: *Un vechi act de botez; Marina Jugoslavă; Şcoala de marină pentru fete; Ne trebuesc noui fancuri petrolifere; Sextant „rumba": Clubul sportiv „Marina" din Constanţa.*

Pe marginea cărţilor: *Cartea lui Yoshua Slocum.*

Informaţii; Noutăţi; Piaţa; Poştă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

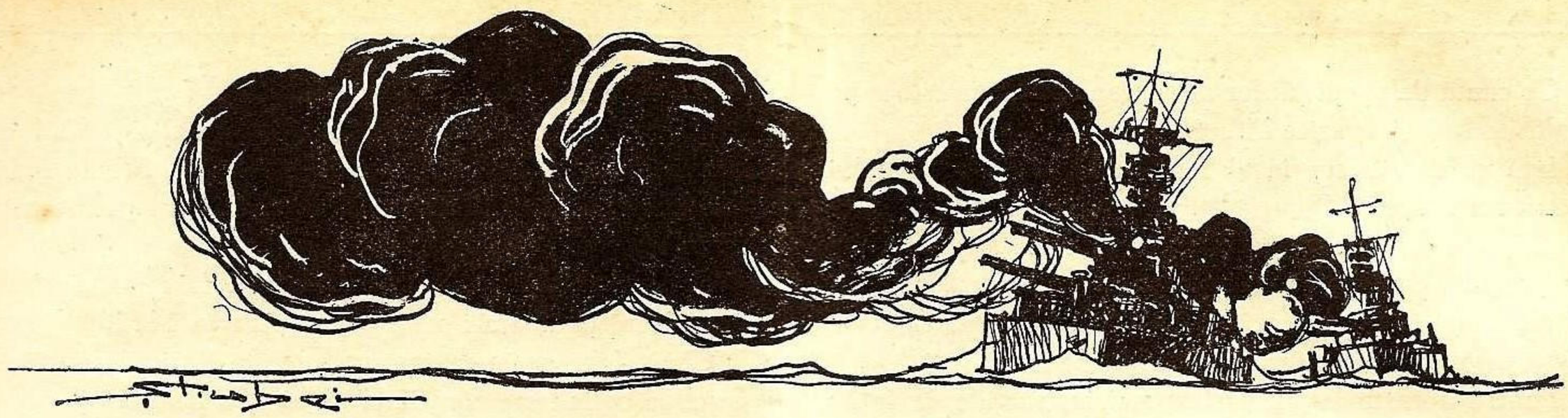
Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală
Telefon 367/98
BUCUREŞTI



RUSIA ŞI BASARABIA

Mulţi se întreabă cu mirare de ce ţine Rusia cu aşa încăpăţânare la petecul de pământ cuprins între Prut şi Nistru ? Cum se face că patrioţii ruşi s'au resemnat pierzând atâtea ţări ca : Finlanda, Letonia, Estonia, Polonia, şi nu se pot deprinde cu ideia că şi mica Basarabie trebue să urmeze aceeaşi soartă. De ce Rusia nu poate să renunţe ? Ce valoare poate avea palma asta de loc dintre Tighina şi Ungheni faţă de imensitatea întinderei dintre Tighina şi Vladivostoc ?

Nu bucăţica de pământ negru al Basarabiei îi tentează pe ruşi, ci fatala ei situaţie geografică, care dă cheia Dunării şi deschide cel mai scurt drum spre Ţarigradul visat de secole.

Comunistul Stalin, ca şi Lenin, se crede în drept a fi executorul testamentar al lui Petru cel Mare.

„Unei corăbii mari îi trebue şi apă multă" zicea Dostoevski. Rusia se înăbuşă ; are prea mult pământ şi prea puţină apă. Ea tinde să ajungă la mare liberă, şi încearcă pe rând în direcţia celei mai mici rezistenţe.

Pudoarea internaţionalei comuniste opreşte pe cârmuitorii Rusiei actuale să spună adevărul pe şleau, aşa cum vechii autocraţi ruşi aveau curajul să-l rostească sus şi tare.

In tratatul de alianţă între Petru cel Mare şi Cantemir, se recunoaşte Nistrul ca hotar ; ţara nu va plăti tribut, domnii nu pot fi maziliţi, dar numai o favoare cere Impăratul : de a se aşeza în cetăţile moldoveneşti din Basarabia garnizoane muscăleşti.. numai până se va întări organizarea ţării.

Din Rusia la Ţarigrad sunt două drumuri pe uscat.

a) Prin Caucaz şi Anatolia.

b) Prin Basarabia, Dobrogea, Bulgaria.

Primul este foarte lung, prin munţi, păduri, deşerturi, fără şosele şi căi ferate. Al doilea e scurt şi drept (300—400 km.). Stăpâni pe gurile Dunărei, ruşii au cheia dela poarta care le deschide drumul ce cade în spatele Strâmtorilor.

Rusia nu cere decât cheea dela poarta sa, expresie curentă încă de pe vremea lui Napoleon.

După războiul din Crimeea, Rusia este scoasă complect dela Dunăre, şi cele trei judeţe din sudul Basarabiei sunt redate Moldovei. Această epocă se socotea ca cea mai tristă pagină a Istoriei ruseşti.

Diplomaţia lui Ignatiev şi cea a lui Gorceacov netezesc terenul, şi după războiul cu Turcii, la masa verde dela Berlin (1878), Bismarck declară sentimental că... pentru Rusia această bucăţică de pământ a Basarabiei e o chestie de amor propriu, de ambiţie, de onoare dacă voiţi... şi nu vede legătura dintre libertatea Dunării şi cedarea Basarabiei.

Scalcovski scria alarmat : „Gurile Dunării care după pacea dela Adrianopole au trecut Rusiei, acum după războiul din 1877 nu ni s'au întors odată cu Basarabia, au rămas pe seama României. Populaţia rusească din Deltă şi Dobrogea este supusă unei romanizări sistematice".

Petru cel Mare

Cu vreo câţiva ani înainte de războiul mondial, ziarul „Novoe Vremea" cerând desfiinţarea comisiei europene a Dunării, scria :

„Rolul Dunării, marele fluviu slav, care a băut atâta sânge rusesc, nu s'a sfârşit încă. Afirmăm cu îndrăzneală că fluviul acesta ne este scump. Oare nu-i posibil să ne scăpăm de amestecul ce ni l-a impus Europa în afacerile acestui fluviu care constitue coloana vertebrală a peninsulei balcanice ? A sosit vremea ca să fim stăpâni aci, unde avem interese strategice şi drepturile noastre indiscutabile şi indivizibile de stăpânire a Mării Negre în care se varsă Dunărea.

Ce caută delegaţii ţărilor neriverane să se amestece pe malurile Mărei noastre ?".

Iată care este cuprinsul faimosului Testament al lui Petru cel Mare :

„Marele Dumnezeu care ne susţine viaţa şi coroana ne permite, după vederile noastre pe cari le credem a fi şi ale Providenţei, să privim poporul rus ca chemat să aibă în viitor stăpânirea generală a Europei.

Pentru aceasta las urmaşilor mei instrucţiile de faţă :

Să se întindă fără încetare la Nord dealungul Balticei, asemenea şi la Sud, dealungul Mării Negre.

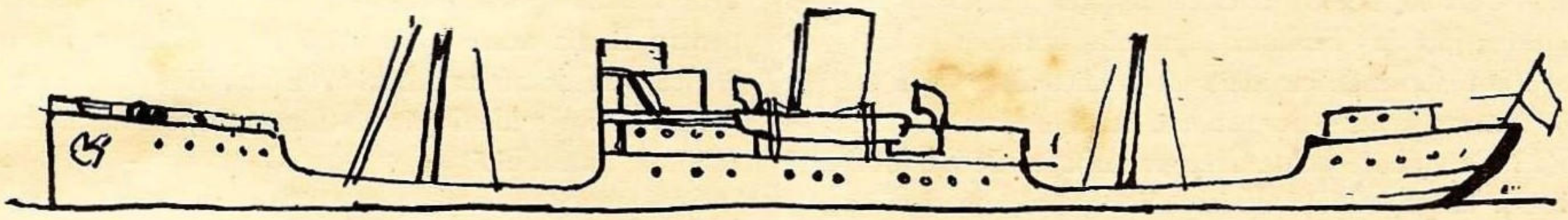
Acel care va domni cât s'o putea mai mult asupra Ţarigradului şi mai aproape de Indii, acela va fi adevăratul stăpânitor al lumii.

In consecinţă : susţineţi necurmat război când cu Perşii, când cu Turcii ; întocmiţi şantiere la Marea Neagră pentru a pune mâna încetul cu încetul pe această mare".

Se susţine că acest document ar fi fost fabricat de Napoleon, pentru a-i servi cauzei sale în 1812.

Chiar fals, acest testament nu este lipsit de valoare. In el se oglindeşte conştiinţa de sine, orientarea politică, schema misiunei de viitor al unui tânăr şi viguros popor, ori sub ce formă de guvernământ s'ar găsi. La spatele Sovietelor se ridică Marea Rusie cu viitorul ei.

JEAN BART



CRIZA MARITIMĂ

Nici o ramură de activitate economică nu oglindeşte astăzi mai bine marasmul mondial al afacerilor ca transporturile maritime. Nu există ţară cu o flotă comercială cât de puţin însemnată, care să nu fie grav lovită în interesele ei şi să nu resimtă efectele dureroase ale unui trafic anemiat.

După o perioadă de prosperitate excepţională şi nebănuită în timpul războiului, după acei câţiva ani de iluzii de după război, fenomenul de scădere a navlurilor începe să se precizeze către sfârşitul anului 1920, de la care dată se accentuiază necontenit. Această scădere atinge în 1932 cifra de 92% din navlurile anului 1918.

Dacă ţinem seama de faptul că cheltuelile de exploatare a vaselor şi taxele din porturi sunt cam cu 50% mai ridicate decât erau înainte de război, atunci navlurile actuale sunt mai scăzute ca în 1913. In adevăr o statistică sugestivă a Camerei de Navigaţie engleză (The Chamber of Shipping) ne arată că pentru o cifră de 100 luată ca medie a navlurilor din 1913, numărul indiciu pentru Ianuarie 1932 este de numai 78.59. In anul 1930 era de 81.70, iar în 1931 de 84.66.

In ultimii trei ani vapoarele nu numai că au lucrat cu un beneficiu mic sau chiar nul, dar traficul de mărfuri nu era nici măcar indestulător pentru a ţine în mişcare întreaga flotă de comerţ a lumei. Din 1923 până în 1929 vapoarele dezarmate au scăzut rar sub 4 milioane de tone. In 1930 tonajul inactiv în porturi atinge 8 milioane de tone ; în Iulie 1931 se ridică la 12 milioane, iar la 1 Ianuarie 1932 la 13.140.000 tone. Raportat la tonajul mondial după Lloyds Register Book de 70.131.040 tone, totalul tonajului inactiv în porturi reprezintă un procentaj de 18.73%.

Să vedem acum cari sunt cauzele acestei depresiuni comună tuturor ţărilor maritime ? S'a afirmat că mărirea peste orice măsură a construcţiilor noui ar fi una din cauzele principale. Dar această mărire n'a fost atât de extraordinară cum s'a spus adesea, şi în tot cazul ea a fost sensibil oprită, fiindcă după Lloyds Register tonajul în construcţie la sfârşitul lunei Septembrie 1931 era cu 1.637.916 tone inferior celui ce se găsea pe cale în anul precedent la aceiaş epocă. Totalul general mondial nu s'a mărit de la război încoace decât cu o medie de 1.370.000 tone pe an : e mai puţin decât media dinainte de 1914, când atingea 1.575.000 tone anual.

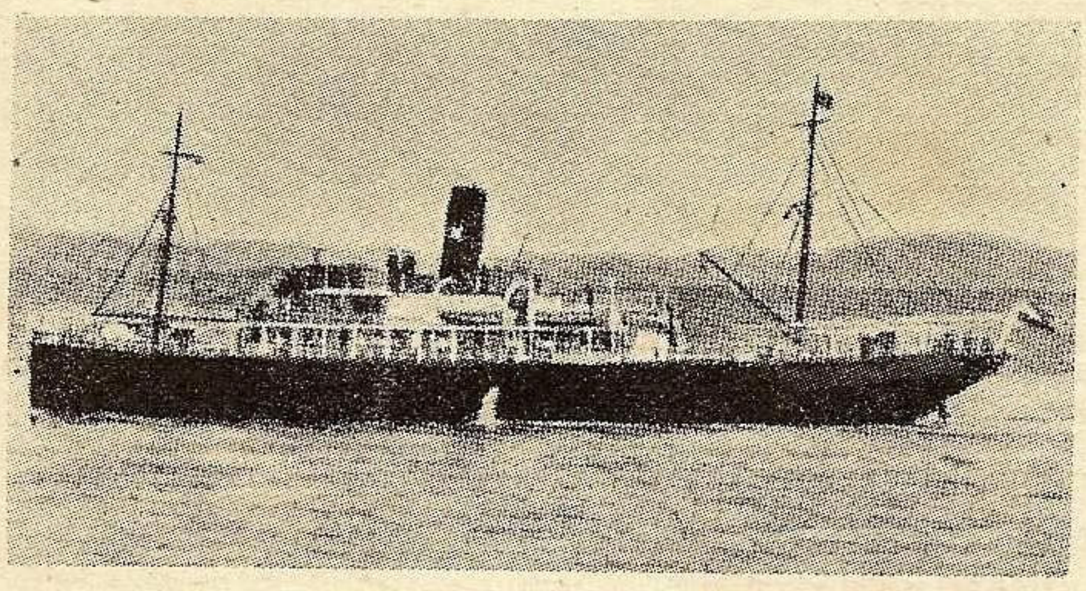
Afară de construcţiile noui, mai sunt şi alţi factori cari influenţează asupra abundenţei tonajului de vase „tramps", adică a acelor de navigaţie liberă şi anume : înmulţirea liniilor regulate, cari concurează din ce în ce mai simţitor vasele „tramps"; punerea în serviciu de vapoare cu viteză mai mare, rapiditatea şi uşurinţele de tot felul în operaţiile de încărcare şi descărcare în porturi.

Oricare ar fi influenţa acestor factori, ca nu se resimte aşa de repede încât să poată aduce în doi sau trei ani schimbări apreciabile, şi nu credem să greşim afirmând că nu abundenţa tonajului e cauza principală a scăderei navlurilor.

Intensitatea crizei actuale se poate considera, într'o largă măsură, ca o consecinţă directă şi indirectă a războiului. Expansiunea comercială care ar fi trebuit să se producă în mod normal din 1914 încoace, a fost extrem de încetinită. Popoarele au fost sărăcite şi mărirea impozitelor a redus puterea lor de cumpărare. Ceia ce e mai grav, este că războiul a provocat în lumea întreagă o exagerare a naţionalismului, manifestată din nenoro-

cire sub o formă deplorabilă, fiindcă fiecare ţară încearcă să se îndestuleze în totul. Ţările agricole voiesc să fabrice pe teritoriul lor produsele industriale de cari au nevoe, în timp ce mare parte din ţările industriale încurajează producţia de cereale şi alimente pentru a reduce importul şi a fi mai puţin debitoare ţărilor agricole. Şi lumea întreagă suferă de această politică.

Asistăm astăzi la o supraproducţie enormă, sau mai bine zis la o sub-consumaţie de cereale, zahăr, cauciuc, ceai, cafea, bumbac şi alte mărfuri, pe când în ţările industriale milioane de oameni nu găsesc de lucru. Această



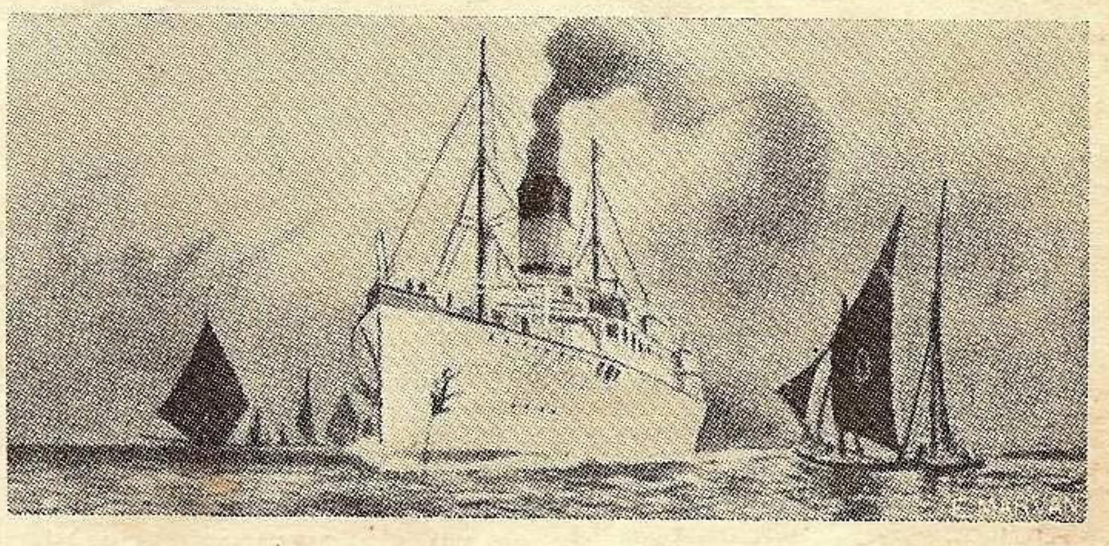
producţie de mărfuri răspunde unei trebuinţe economice reale, fiindcă nimeni nu poate pretinde că toţi oamenii sunt la fel de bine hrăniţi şi îmbrăcaţi. Dar comerţul nu se poate efectua decât prin schimburi de mărfuri, şi se pare că tocmai mecanismul acestor schimbări e turburat. E iarăşi adevărat că stockul de aur şi facilităţile de credit cari există în lume nu sunt utilizate cum ar trebui, şi că financiarii urmează să găsească un remediu greutăţilor cu care se luptă economia întreagă, fiindcă politica creditelor e o necesitate imperioasă a activităţei internaţionale.

Dacă cauzele generale sunt acele menţionate în treacăt mai sus, cauzele imediate sunt criza financiară din Statele Unite şi Anglia precum şi scăderea catastrofală a preţurilor mărfurilor — cari au adus o restrângere excesivă în afacerile de cumpărare şi expediţie. Ameliorarea recoltelor de cereale în Europa în ultimii trei ani a provocat o reducere de aproape o treime în importul din ţările transatlantice. Recoltele s'au îmbunătăţit nu numai în ţările din vestul Europei, ci şi în acele exportatoare de cereale din Orient, ca ţările dunărene şi Rusia. In primele zece luni din 1929 transporturile de proveniență dunăreană şi rusească s'au ridicat la 3.714 milioane quarteri, faţă de un total mondial de 117.160 milioane quarteri. (Un quarter valorează în sistemul metric 2.90 hectolitri). In 1930 cifrele corespunzătoare au fost de 7.581 milioane quarteri, faţă de un total de 106.335 milioane quarteri, pe când în 1913 totalul exportului acestor ţări era de 44.322 milioane quarteri, faţă de un total de 122.064 milioane.

Este deci de aşteptat ca după un interval de 14 ani, ţările dunărene şi Rusia să înceapă să-şi reia locul ca factori importanţi în comerţul mondial. Dar acest fapt nu e prea îmbucurător pentru armatori, fiindcă transportul pe mare a cerealelor din Orientul în Occidentul Europei e cu mult mai scurt decât acel din Argentina, Australia sau Indii. Situaţia pieţei navlurilor în lunile următoare ale anului în curs, va depinde deci de rendementul recoltelor europene.

In ceeace priveşte remediile pe cari industria maritimă le poate găsi pentru a ieşi din inactivitatea de astăzi, sistemul dezarmărilor voluntare, sub presiunea împrejurărilor, nu poate fi privit decât ca un paliativ cu efecte pasagere, fiindcă îndată ce navlurile iau o cât de mică tendinţă de urcare, vasele cari reintră în serviciu înfrânează această tendinţă dacă n'o face să-şi schimbe sensul. O propunere înţeleaptă, dacă nu acceptabilă, ar fi aceia de a demonta vapoarele vechi, cari, fie din cauza consumaţiei prea mari sau a tonajului mic, nu mai pot fi exploatate cu beneficii. Din punctul de vedere al armatorilor ar fi de dorit ca să înceteze construcţiile noui până când cererea de tonaj va întrece oferta. Asemenea politică n'ar fi însă pe placul şantierelor de construcţii navale.

In practică, dacă nu se pot suspenda complect construcţiile navale, ele sunt cu mult reduse, după cum am văzut din cifrele de mai sus. Şi nu se pot suspenda complect fiindcă progresele de seamă făcute în construcţie şi în mijloacele de propulsiune navale, permit astăzi de a pune în serviciu vase a căror exploatare să fie mai puţin oneroasă decât a vapoarelor vechi.



Privită din acest punct de vedere, chestiunea demontărei vaselor vechi devine interesantă şi pentru armatori şi pentru şantierele navale. La o înţelegere în acest sens nu se poate ajunge decât pe cale internaţională, atât în ceeace priveşte armamentul, care nu e egal repartizat între toate ţările, cât şi şantierele navale, cari în unele ţări primesc subvenţii din partea guvernelor respective, în altele însă sunt lăsate la libera concurenţă.

ALEX. MARIUS GHEORGHIU

INVĂŢĂMÂNTUL PESCUITULUI

Sunt 30 de ani de când un mare patriot, poet şi om de acţiune, *Ion Neniţescu,* pe când se afla prefect la Tulcea, a început o mare operă naţională :

ROMANIZAREA DELTEI.

Primile încercări de colonizare au reuşit. Călătorii cari merg spre Sulina pot admira, de pe puntea vaporului, satele înşirate în lungul canalului (marele M) tăiat de Comisia Europeană. Gorgova, Ceamurlia, sunt sate curat româneşti. A doua generaţie s'a adaptat perfect solului. Români, băltăreţi, pescari... din apă se hrănesc, că pământ de lucru nu se află, doar vitele se mulţumesc cu stuful din Deltă.

Dar cum se întâmplă la noi mai totdeauna, opera începută s'a întrerupt. Odată cu moartea omului a dispărut şi ideea care începuse a se transforma în faptă.

Administraţia pescăriilor din Jurilofca.

Odată cu primele colonizări în Deltă s'a pus şi chestiunea unui învăţământ de pescuit. Neniţescu pregătise înfiinţarea unei şcoli de pescărie în Tulcea.

Şi dacă trăia acest om energic şi întreprinzător, de sigur, şcoala de pescărie s'ar fi întocmit.

N'am înţeles niciodată de ce nu s'a organizat de Stat nici până azi o asemenea şcoală, care a fost şi este aşa de necesară.

La Vâlcov, marele nostru centru pescăresc, ne-am grăbit să facem un gimnaziu. Dece?

Ca fii bărboşilor pescari lipoveni să-şi părăsească dubele şi setcile şi să ajungă proletari intelectuali, sau conţopişti administrativi ?

Numai după cererea părinţilor, cari cu bunul simţ au înţeles încontro se îndreaptă viitorul copiilor, s'a transformat acest gimnaziu în şcoală de meserii. De ce nu s'a făcut acolo o şcoală de pescărie ? Nu ştim.

Bulgarii au făcut o asemenea şcoală de pescărie maritimă la Sozopol.

Acum câţiva ani, la Giurgiu, s'a înfiinţat prima şcoală românească pentru a instrui agenţii de pescărie. Toţi, aşteptau ca această eroică şi lăudabilă încercare, făcută prin munca, sacrificiile şi entusiasmul membrilor unei societăţi, să fie reluată şi consolidată de Stat.

După cât ştim însă lucrurile au rămas în aceeaş stare. De ce nu propăşim pe acest tărâm ?

Ne sfâşiem într'o luptă surdă, învârtindu-ne într'un cerc viţios.

Şi... din Ungaria ne vin crapi, din Stambul icre de ştiucă, iar din Varna a început să vină bărci admirabil lucrate.

Intâmplarea face că la Direcţia Invăţământului Primar se găseşte un dobrogean inimos, profesorul Apostol Culea, (cel care s'a ocupat de Dunărea în literatura populară). Pregătindu-se programele învăţământului complimentar, adică şcoala de doi ani după cele cinci clase primare rurale, cu drept cuvânt s'a avut în vedere ocupaţiile regionale : agricultura, viticultura, pescăria, etc.

Invăţământul complimentar pentru copii băltăreţi trebue să cuprindă şi cunoştinţe privitoare la pescuit.

In revista *Pescăria şi Piscicultura, D. Al. Daia,* sufletul şcoalei de pescărie din Giurgiu, schiţează un program arătând *ce cunoştinţe trebue să aibă un pescar :*

1) Mânuirea bărcilor de tot felul, cu rame, vele, şi, acum în urmă, cu motor.

2) Mânuirea diferitelor scule de pescuit şi cunoaşterea întrebuinţării lor după anotimp şi după speciile de peşte.

3) Cunoaşterea epocilor de pescuit, a metodelor de pescuit potrivit fiecărei epoci, şi a materialului de întrebuinţat.

4) Diferite mijloace de conservare a peştelui (ghiaţă, sare, etc.).

5) Cunoaşterea peştilor şi a obiceiurilor lor.

6) Cunoaşterea viiturilor de apă şi a rolului lor în reproducţia peştelui şi în prinderea lui.

7) Construirea bărcilor, confecţionarea sculelor, a coşurilor de răchită, papură, etc.

Este de la sine înţeles că toate aceste cunoştinţe vor fi greu să şi le apropie copilul în cursul celor doi ani de şcoală complimentară, mai ales pentru faptul că aceasta nu ar fi chemată să dea numai instrucţie profesională ; şi apoi, atât materialul cât şi personalul didactic va fi greu de avut pentru fiecare şcoală de sat. Totuşi anumite obiecte de curs pot să slujească foarte uşor scopul urmărit.

1) *Geografia.* — Va fi în special o geografie a Dunării, în care se va vorbi, insistându-se, asupra impor-

tanței acesteia din punct de vedere al navigației și al pescuitului.

Se va vorbi de lacurile ei litorale și de Deltă. Deasemenea se va insista asupra devărsărilor anuale și a efectelor acestora din punct de vedere pescăresc, adică umplerea bălților cu pește și deci putința de a se prinde peștele prin închideri potrivite în momentul retragerii apelor.

Influența revărsărilor asupra înmulțirii peștelui.

2) *Științele naturale*. Vor cuprinde întâi descripția animalelor de apă : pești, păsări vătămătoare sau nu, animale răpitoare, etc.

Se va insista asupra vieții fiecărui pește în parte, asupra obiceiurilor lui, pe care pescarul cunoscându-le, le folosește pentru a-l prinde mai ușor.

Se va vorbi și de epoci de pescuit, amintindu-se și felul instrumentelor de întrebuințat pentru fiecare epocă și specie de pește în parte.

3) *Fizica*. — Va cuprinde un capitol important, acela al mijloacelor de conservare a alimentelor în general și a peștelui în special. Se va vorbi de cauzele stricării peștelui, pentru a se pune mai ușor în evidență valoarea mijloacelor de conservare.

Se vor indica principiile conservării prin ghiață, sare și afumare.

Se va putea vorbi deasemenea despre vânt, ca factor de propulsiune, și în parte, despre mijloacele moderne de propulsiune. Rezistența apei. Echilibru. Materiale de construcție. Rezistența lor.

4) Un capitol de *hygienă*, în cuprinsul Fizicei, ar fi foarte potrivit să vorbească despre paludism, alcoolism, valoarea hrănitoare a diferitelor alimente și deci implicit și a peștelui, precum și despre înnec și readucerea la viață a unui înecat.

5) *Lucrul manual*. — Se va insista asupra confecționării plășilor, coșurilor de răchită și papură, etc., precum și a ambalajelor.

Unde va fi posibil și mijloacele o vor permite, se vor face construcții de bărci. Dacă nu, se vor face cel puțin, construcții de vase în miniatură, ca să desvolte în copii gustul de navigație.

In școlile din satele Moldovei de sus și ale Basarabiei de Nord, unde iazurile sunt în număr foarte mare, se va pune în programul științelor naturale, și un capitol de pisciculturâ, simplă, care să dea noțiunea creșterii peștelui, a nevoilor lui de hrană, reproducție, etc.

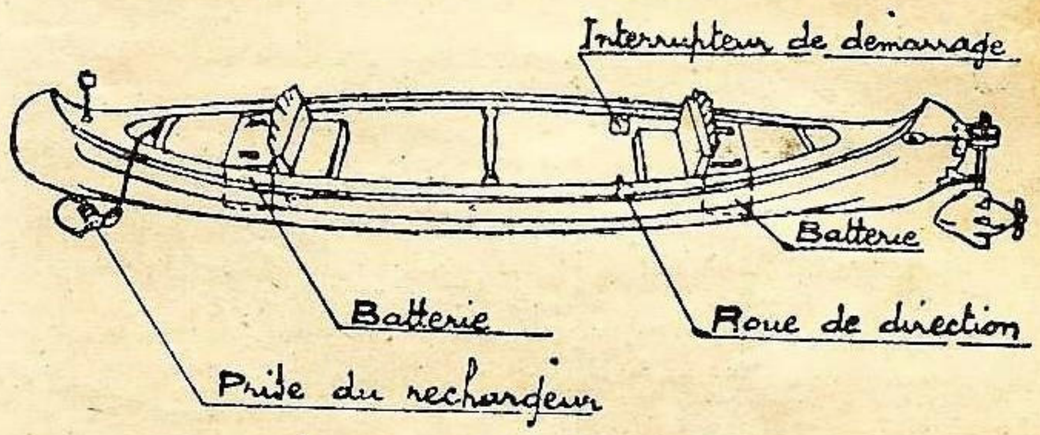
Aceste noțiuni, formează un minim pe care ar trebui să-l cunoască un copil dintr'o regiune pescărească, și sunt, bine înțeles, susceptibile de a li se da o desvoltare mai mare, dacă organizația școlii complimentare o poate permite.

CIORPAC.

Un motor electric în afara bordului

D. J. Barrere a introdus în Franța un motor electric exterior, perfect potrivit pentru propulsiunea la tot felul de bărci care merg cu lopeți.

Acest motor denumit *Silver Streak*, este cel mai vechiu propulsor electric de fabricație americană. Intrebuințarea sa a luat de câțiva ani o desvoltare considerabilă în Statele-Unite și în special în California.



Așezarea motorului electric.

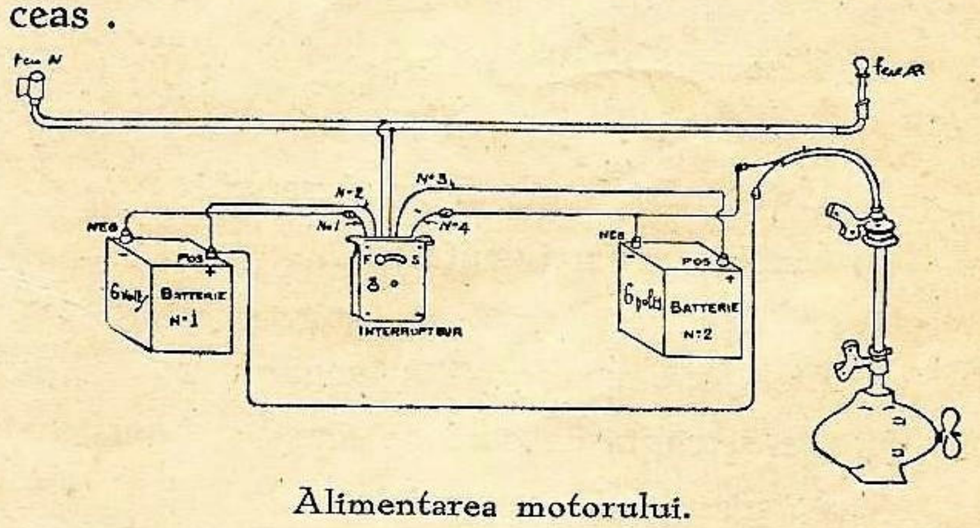
Propulsorul întreg scufundat ; curentul stabilit la 16—20 volți ; carterul are un diametru de 190 mm. ; iar lungimea totală a aparatului este de 400 mm.

Are o etanșeitate absolută ; în plus este blindat și are un sistem special de ungere ; astfel că este imposibil ca apa să pătrundă în motor.

Carterul motorului este prelungit prin un tub, utilizat pentru dirijare ; variațiile de viteză se fac prin ajutorul unui buton așezat în interior și prin manevra lui se poate obține trei viteze. Pentru mersul înapoi, motorul se învârtește de 180.° în jurul unui ax.

Dirijarea se face prin ajutorul unei roți situată în interior și are o transmisie prin cablu flexibil.

Energia electrică se produce prin două baterii de acumulatori de 6 volți, de o capacitate de 120 a. h. suficientă pentru un mers de 10 ore cu o viteză de 1700—2000 ture pe minut. Acești propulsori a căror greutate fără baterie nu trece de 14 kgr. poate inprima o viteză de 11, 12 klm. pe ceas .

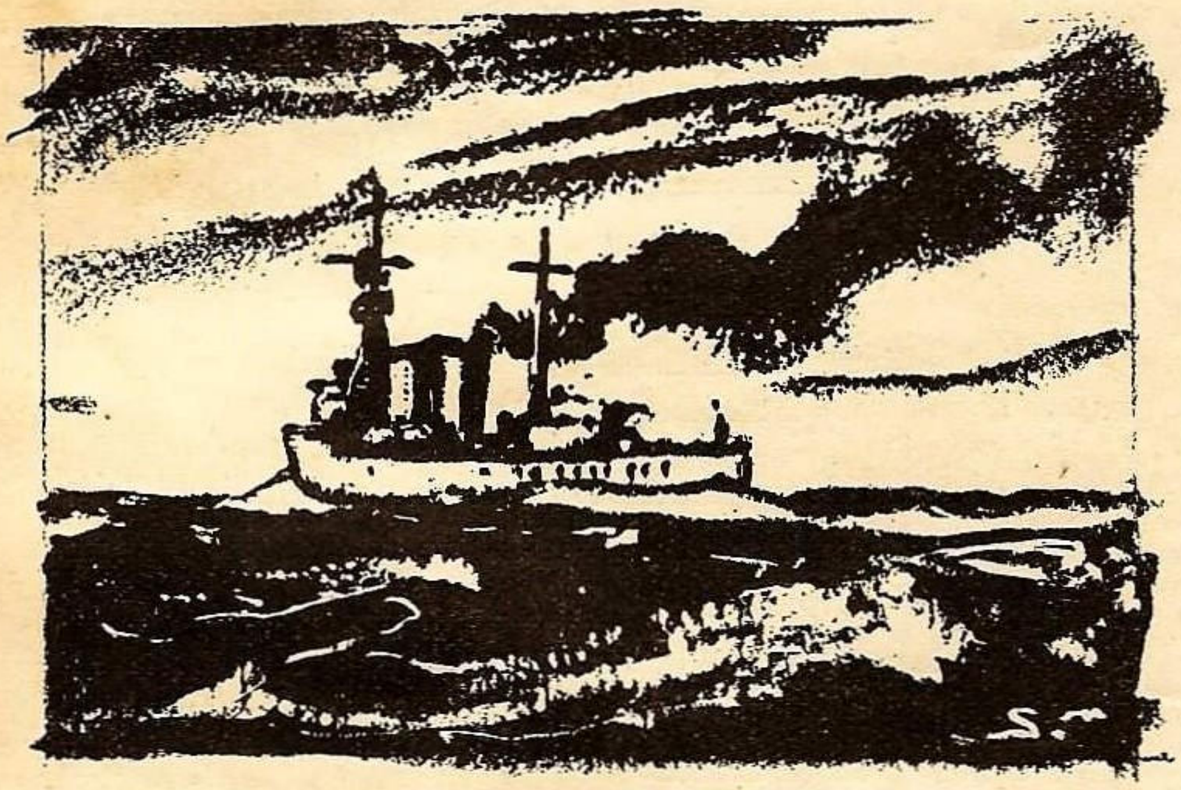


Alimentarea motorului.

Incărcarea bateriilor se face prin ajutorul unui încărcător special așezat subt vas și este destul de a se așeza barca lângă o priză de curent. Cu ocazia încercării făcute s'a constatat că motorul nu face nici un sgomot. Conducerea este cât se poate de simplă ; ceva mai mult, s'a constatat că fiind motorul așezat perfect în ax și barca bine fundată, se ajunge la o stabilitate aproape complectă. (Le Yacht).

Cântec de plecare

Hai, mola parâma la pupa
Și vira mai iute, băeți !
O cheie mai este la apă ;
La posturi baloane, trancheți !



Mașina încet înainte !
(Nu suntem grăbiți la plecare ;
De-acuma o lună, sau două,
Vom merge într'una pe mare).

Hei, tu, marinarul de colo !
Ia spune, tu, drept, ți-era dragă ?
Ai timp s'o visezi de acuma
Și ziua și noaptea întreagă...

Viseaz-o, băete ; viseaz-o !
— Pe mare sunt nopți minunate —
Ești tânăr și-odihnă nu-ți trebui.
Mașina acum jumătate !

Dar fata cea dragă, ia spune,
Te-așteaptă ea oare pe tine ?
Răspunde, băete, mai iute !
Sau poate, cumva, ți-e rușine ?

Se poate să ai tu dreptate...
Privește, băete, la fum...
Așa e pe lume iubirea.
Să pună mașina pe drum !

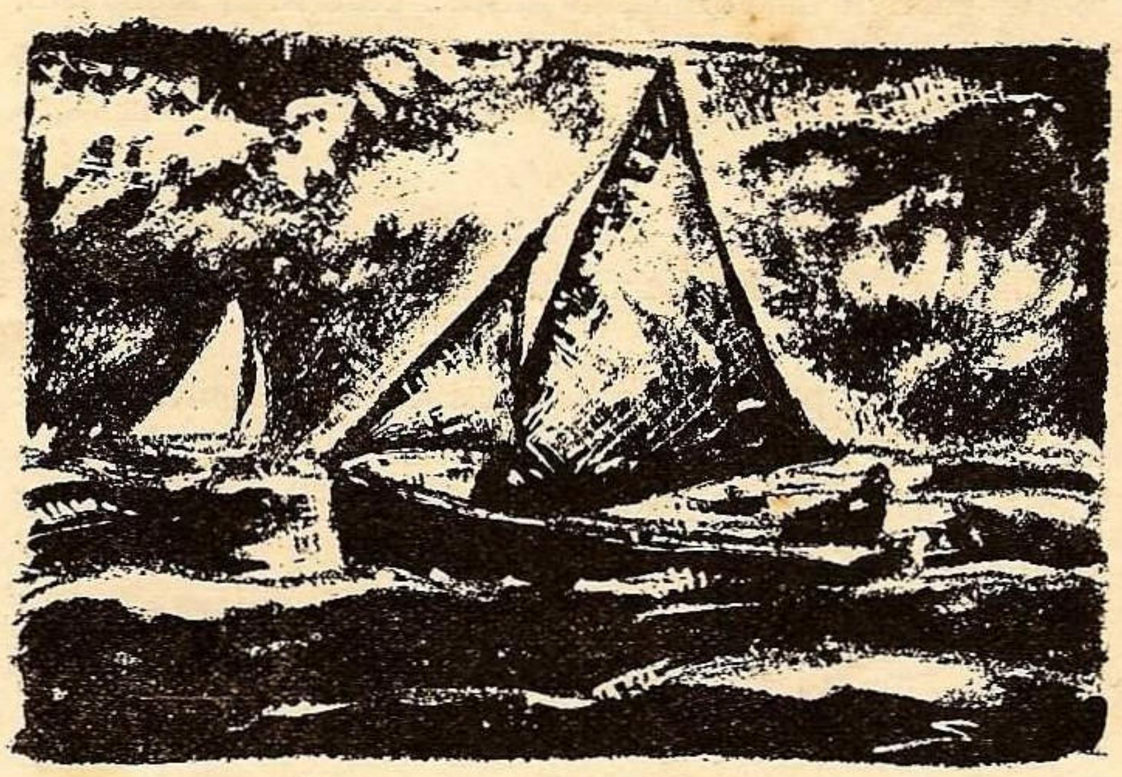
ION PLUTAȘU

Crepuscul la Tomis

Pe mare'n asfințit...
Și vântul
Imi poartă barca pe cărarea
Cu care Soarele și Marea
Se'mbrățișează cu pământul !...

Din larg,
Ca niște vești urgente,
Inamoratele Sirene
Apar cu gesturi indecente
Și'n cinstea mea încep să'noate
Pe spate,
Cu câte-un far aprins sub gene
Ce'mi luminează'n asfințit
Temutul semn de întrebare
Cu care marea m'a 'nfrățit...

Iar eu —
Pornit în căutarea
Frumosului nepus în rime,
Un vagabond pe care marea
M'a scos de păr, din adâncime,
M'avânt din nou în infinit
Și convertit



De dragul unei jucării,
M'agăț cu mâinile de Astrul
Ce ca un pescăruș rănit
Își moaie aripa'n albastrul
Crepusculare agonii...

ION MINULESCU

IN VINEREA PAŞTELUI

Primăvară, Dunărea abia se curăţise de sloiuri. Săptămâna patimilor mă apucase într'un mic port dunărean. Şalupa era legată la ponton. Aşteptam un ordin de plecare în susul Dunării. Şi ca să-mi treacă de urât — mă duceam cu Moşul Iancu Pilotul la biserică în serile de denie.

Moşul Iancu era unul dintre cei mai buni piloţi de pe Dunăre. Vechiu şi priceput marinar ; învăţase meseria servind în tinereţe pe vapoarele austriace ale primei companii de navigaţie cu aburi pe Dunăre. Carte ştia puţină, Se uita pe hartă ca mâţa în călindar, dar cunoştea Dunărea cu ochii închişi. Experienţa lui în navigaţia fluvială preţuia mai mult de cât bagajul meu ştiinţific de calcule nautice, astronomice şi meteorologice.

Căutam să-i fur meseria asta care nu se învaţă din cărţi. Tot drumul aveam grijă să-l alimentez cu ţigări şi coniac din belşug. Bătrânul acesta, blajin şi sfătos, avea

din născare ochiu de pilot, sânge rece şi o ţinere de minte uimitoare. Ştia istoricul fiecărui punct de pe Dunăre şi povestea minunat, c'o fineţă deosebită, întâmplări şi peripeţii din viaţa lui de marinar de apă dulce.

Slab, uscat şi atât de rezistent că sta zile şi nopţi întregi la cârmă.

Nu lua în gură carne de vită şi nu suferea să vadă tăind nici un pui de găină. Marinarii râdeau de apucăturile lui şi susţineau că Moş Iancu avea de gând, după retragerea la pensie, să se călugărească, pentru a-şi asigura intrarea în raiu.

In seara de Vinerea Paştelui — Moşu, îmbrăcat curat, cu şapca cercuită de două galoane de argint, îşi prinse la piept medalia serviciului credincios clasa I, şi prin cheutoarea vestei îşi trecu lanţul gros al ceasului de aur, dăruit de Regina Elisabeta, de pe când moşul pilotase iachtul regal într'o călătorie pe Dunăre.

— Gata Moşule ? Mergem la denie ?

—Gata. Iaca, să-mi iau numai pachetul ista.

— Dar ce ai acolo? îl întreb văzând că bagă în buzunar un sul mare de hârtie.

— O lumânare pentru biserică.

Am plecat pe cheu amândoi tăcuţi.

Aproape de biserică încep să-l necăjesc.

— Bine, moşule, ştiu că eşti bisericos, că trebuie să aprinzi o lumânărică la icoane, dar văd că ai luat o lumânare de cele mai mari, parcă am merge la nuntă sau la botez.

— Apoi vezi mata, în fiecare an, în Vinerea Paştelui, eu trebue numai decât să duc o lumânare mare la biserică. Aşa-i datorinţa mea din tinereţă.

Şi Moş Iancu tăcu. Işi puse capul în piept păşind cu ochii în pământ, preocupat, fără să mai scoată nici o vorbă. Avea parcă ceva pe suflet. Trecu pragul bisericii, încovoiat ca sub o grea povară care-i îndoia umerii slăbiţi.

Din strană, lângă uşă, unde mă oprisem, îl vedeam pe bătrân mişcându-se evlavios prin norii de fum de tămâe, făcând metănii cucernice în dreptul icoanelor. In genunchi, cu fruntea lipită de lespedea rece, rămase mult timp aşa în faţa altarului.

Târziu, pe când ne întorceam în port, încerc din nou să-l necăjesc cu gluma.

— Multe păcate trebue să ai de ispăşit moşule... ori tot e adevărat ce zice lumea că vrei să te călugăreşti ?

El tace. Şi în loc să zâmbească blând ca de obiceiu, se posomorăşte şi cată ţintă în pământ. Imi pare rău. Văd că moşul, vesel şi sfătos altă dată, acum n'are chef de glumă. Tac şi eu. Ajungem în dreptul pontonului. Moşul în loc să intre pe schele, se aşează pe nişte butuci de lemn, rămaşi pe cheiu în faţa şlepului. Era încă de vreme, nu îmi era somn. Mă aşez şi eu jos şi îi întind o ţigară. Simţiam că bătrânul are de spus ceva.

După câteva minute, scoase un oftat adânc şi'ncepu cu glas moale :

— Eu în fiecare an în Vinerea Paştelui, trebue să mă pocăesc, că am un mare păcat pe suflet.

— Dar cine n'are păcate, Moşule ? Incerc eu să-l mângâi.

— Apoi vezi că eu am un păcat mai mare... că am ucis un om.

— Cum se poate ? Fac eu surprins. Un om blând ca d-ta, care nu poate tăia nici un pui de găină, să omoare un om ? Şi încep să râd.

— Ferească D-zeu de ceasul rău, zise bătrânul clătinând din cap. Şi începu să povestească o nenorocită întâmplare din tinereţea lui.

— Mai de mult, pe vremea copilăriei mele, nu se afla căpitan de şlep român. Numai Greci erau pe toată linia Dunărei. Mie de mititel tare mi-a fost dragă apa. Am

fugit dela şcoală din Brăila şi am intrat băet de punte pe un şlep, care se chema *Hios*, a lui Andronachi, cel care s'o spânzurat de inimă rea, că o perdut o avere întreagă cu trei vapoare de porumb umed care s'o încins în drum spre Italia.

Căpitanul şlepului era un Kefalonit: Epaminonda, Dumnezeu să-l ierte. Om întunecat, ursuz şi sgârcit. Ştia să scoată banul şi din piatra seacă.

Tot ce aduna trimetea la patrida lui. Pe vremea aceea căpitanii de şlepuri se îmbogăţiau repede. Că se furau grânele cu tonele. Şleparii erau pe sub mână în tovărăşie cu hoţii de cereale, care mişunau pe tot lungul Dunărei. Pe atunci nu păzeau ca acum grănicerii pe toate malurile. Veneam odată cu şlepul plin de grâu dela Calafat la Brăila. In Cerna Vodă ne aştepta o telegramă. Trebuia să rămânem pe loc. Remorcherul avea să se întoarcă la Giurgiu şi noi să aşteptăm venirea lui în port câteva zile.

Cum era spre Paşti, cer voe căpitanului meu să merg pentru o zi la Constanţa, unde locuia un frate al tatei, pilot la căpităniа portului.

N'am stat mai mult de-o zi şi o noapte. Când mă întorc în Cerna-Vodă şlepul Hios nicăeri. Mă gândesc eu că s'o fi întors remorcherul şi a luat şlepul în jos spre Brăila. Dar mă răsgândesc că n'a putut avea vreme remorcherul să facă atâta drum.

Mă frământ, întreb eu de unii de alţii, prin port şi aflu că şlepul meu se lăsase la vale singur, fără remorcher, în cursul Dunărei, pe firul apei, cu ancora târîş, căci era dibaci marinar căpitanul Epaminonda.

Cum stam eu singur amărât pe mal, iacă văd că acostează la ponton un remorcher grecesc venind din jos. dinspre Brăila.

Mă duc şi prind să cercetez dacă n'au întâlnit cumva în cale şlepul nostru. Un marinar grec îmi spune că a văzut pe Hios ancorat la malul stâng, în dreptul satului Topalu. Un fochist bătrân, care mă auzise întrebând, zise ca pentru sine, zâmbind pe sub mustaţă:

— Hei, ştie el Epaminonda ce face. Mai vestiţi hoţi ca Topălenii nu se află pe toată Dunărea.

Mă bătea gândul s'o iau singur pe jos de-alungul malului, dar îmi era teamă că mă apucă noaptea pe drum până la Topalu.

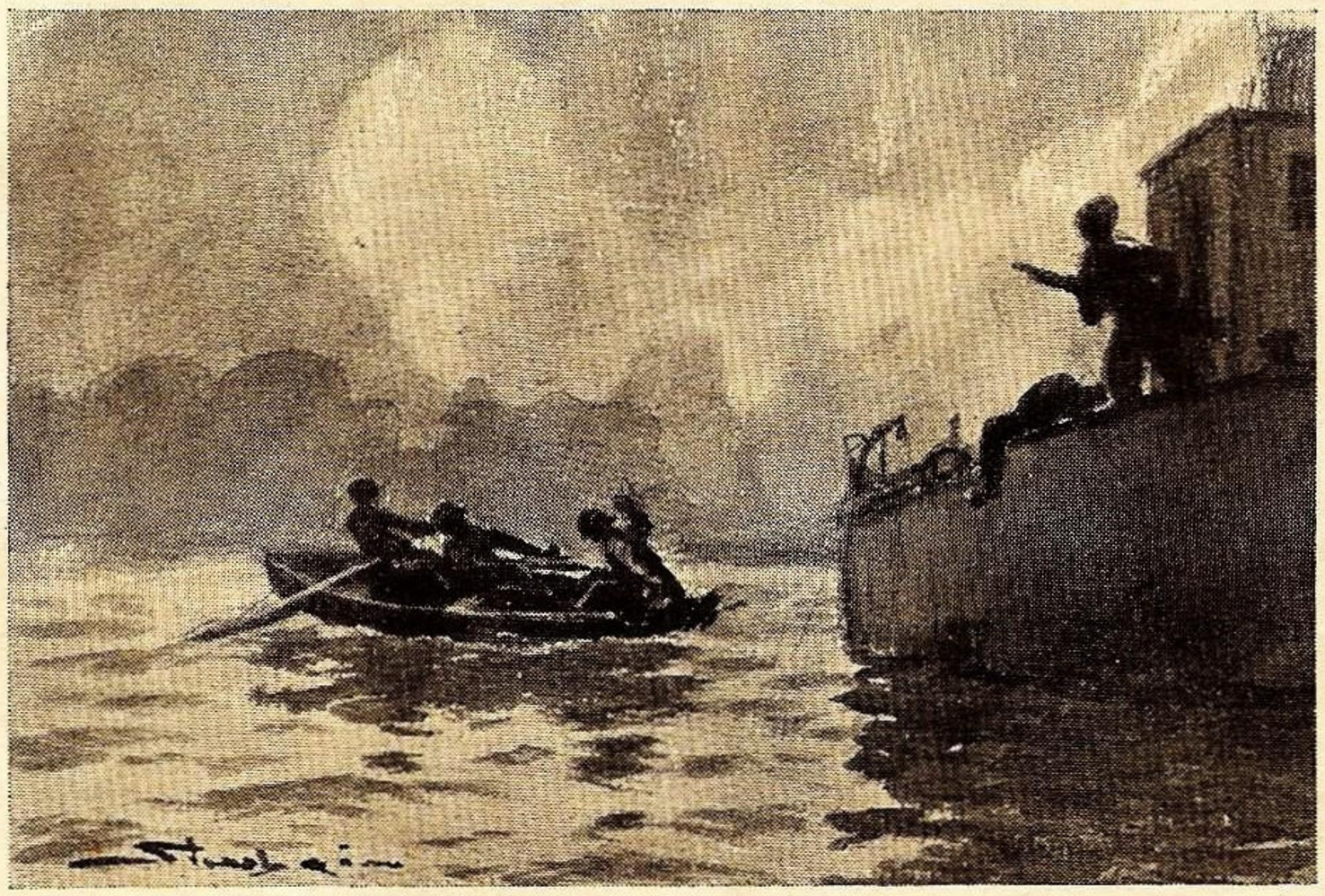
Văd o lotcă de pescari coborând la vale. Ii fac semn. Şi mă rog de-un lipovan bărbos să mă ia şi pe mine în jos, că pot fi şi eu de ajutor să trag la băbăici.

Am plecat cu lotca pe Dunăre la vale. Curentul apei era tare. Mergeam repede, dar tot pe înoptate am ajuns în dreptul Topalului.

Din depărtare am cunoscut şlepul ancorat pe malul opus, în faţa satului. Imi creştea inima de bucurie.

Ajung. Mă sui pe şlep. Mă uit peste tot. Nimeni. Măi, zic, mare poznă şi asta... să lase el vasul încărcat aşa singur. Caut la pupa şlepului, barca nicăeri. O fi plecat cu barca la sat; dar trebue să pice el acuş că n'o să rămâie noaptea acolo. Spirtoase nu lua în gură grecul niciodată. Să fi avut el vreo amantă în sat nu ştiam.

Pe punte erau două cabine cari comunicau între ele. Vreau să intru. Uşa încuiată.



Trag, sucesc, şi la urmă isbutesc să bag mâna pe sub oblonul ferestrei ca să ajung zăvorul pe dinăuntru. Uşa se deschide. Pipăi şi dau peste lumânare. N'a fost chip să găsesc nici un băţ de chibrit. Prin întuneric mă lungesc pe pat.

Ostenit, pătruns până la oase de umezeală, trag plătura peste cap şi închid ochii.

Aţipisem. Vise urâte îmi tulburau somnul. Parcă umblam până la brâu într'un lac de sânge. O puşcă ruginită explodase în mâinile mele şi-mi scoase umărul drept din loc.

Auzeam nişte şuerături şi mugete îndepărtate. Gemete şi scrâşniri prelungite veneau de undeva de aproape. Simţeam clătinarea regulată a şlepului.

Fac o sforţare şi mă ridic în picioare. Imi frec tâmplele ca să-mi dau sama de ce-i în jurul meu.

Desigur că s'a stricat vremea. Pe Dunăre s'a stârnit iar furtună şi valuri. Pipăind ca un orb ies afară pe punte cu capul gol. O suflare de ghiaţă îmi tae răsuflarea.

O noapte neagră. Cerul acoperit. Nourii încărcaţi se târau parcă pe jos gonind pe deasupra valurilor vinete răscolite de furtună.

Mă târăsc împotriva vântului până la ancoră. Mai slo-

bod o cheie de lanț. Intăresc legăturile șlepului. Ințepenesc cârma care se sbătea scârțâind în balamale. Și inspectez încuetorile capacelor de la *boca-porțile* magaziilor de grâu. Pe mal, în fața șlepului, niște sălcii stufoase ca niște umbre negre să încovoae cu gemete nesfârșite.

Singur, buimăcit în bezna nopții, în mugetele vântului care tae văzduhul, mă simt săgetat de o spaimă cumplită. Și prin minte îmi trece un gând de groază... Nu sunt pe Dunăre atâtea locuri blestemate unde niciodată nu trebue să ancorezi ?... de câte ori nu auzisem asta de la marinarii bătrâni...

Un dangăt de clopot răzbi bocind în depărtare. Și câteva steluțe slabe începură a licări plutind pe malul celălalt.

La biserica din sat se slujea îngroparea de Vinerea Paștelui.

Mi-am făcut cruce, și parcă îmi venise inima la loc.

Liniștit am intrat în cabină. M'am lungit, dar n'a mai fost chip să adorm.

Mi se încrucișau prin minte felurite gânduri. Adică se pot găsi în lume oameni așa de răi ca să plece într'o noapte ca asta la furat ?... de ce nu ?... ba tocmai de așa vreme se folosesc hoții de obiceiu... și căpitanul care nu mai vine... dacă rămâne în sat ?... până la ziuă trebue să stau singur. Și îmi fac planul cum trebue să mă apăr la un caz de nevoe.

...Dacă o fi și o fi... nu mă las nici mort... doar e vorba aci pe viață și pe moarte... și mă ridic în picioare îmbărbătat dar leoarcă de sudoare.

Intru pipăind în cabina de alături. Nimeresc pușca pe care știam că o ține căpitanul veșnic încărcată la căpătâi. Mă întorc și o așez binișor pe patul meu la îndemână. Inchid bine obloanele dela ferestre, și pentrucă încuetorile ușilor erau slabe, le înțepenesc câte o bară de fier pe din năuntru.

Dacă se întoarce căpitanul are să bată în ușă. Dacă vin hoții nu pot să intre decât spărgând tablele de lemn cu toporul. Eu o să-i aștept cu degetul pe trăgaciu.

Mă întind din nou pe pat. Inchid ochii, hotărît de data asta să dorm tun.

Dar auzul mi se ascuția fără voe. Furam cu urechea orice mișcare. Vântul urla afară, apa plescăia coastele șlepului, cârma scârțâia ca o pană de ferăstrău trasă regulat prin creier.

Luptam ca să-mi alung o teamă copilărească pe care o simțeam cum mă cuprinde. Și din mulțimea zgomotelor care mă împresurau, deosebesc deodată niște lovituri scurte, regulate, cari se apropiau de șlep. Ridic capul și ascult. E țăcăneala lopeților în băbăici, desigur că se apropie o barcă. Se întoarce căpitanul.

O isbitură seacă primește șlepul drept în coastă. Sar în picioare. Simt parcă o lovitură scurtă în cap și în pântece.

Lipesc ochiul de crăpătura dintre oblon și cerceveaua ferestrei.

Tresar. Un fior îmi tae spatele.

Nu-i căpitanul. Sunt patru oameni spătoși cu niște căciuli turcănești. Se duc drept la boca-porții magaziei de grâu. Aud pocănituri. Puntea de tablă răsună tare. O sudoare rece îmi scăldă trupul. Aud fâșâituri lungi pe tablă. Tărâsc se vede sacii plini de grâu, pe punte spre barcă. Niște pași rari se apropie de ușă. O mână pipăe încuetoarea de la ușa cabinei. O chee scrâșnește în broască, ușa înțepenită cu bara de fier pe dinăuntru nu se deschide. Cineva pipăe oblonul dela fereastră. Sgâlțână balamalele. Eu ridic pușca și-i sprijin buza țevii de marginea cercevelei. Oblonul rezistă. Lucrul afară s'a oprit. Aud pașii cari se îndepărtează. Se face liniște. Stau la pândă. Limba în gură mi-i uscată. Un nod mi s'a pus în gâtlej. Capul îmi arde și simt bătăile inimei repezi — parcă aș fugi într'o goană nebună.

Aud iar pași apropiați de fereastră. Intre oblon și cercevea apare o muche de topor. Simt răsuflarea celui care apasă pe peretele cabinei, din afară. Aștept cu ochii țintă, cu degetele pe trăgaciu.

Deodată balamalele trosnesc și oblonul sare din loc.

Inaintea ochilor numai o clipă s'a arătat umbra unui cap mare aplecat în pervazul ferestrei.

Un bubuit de pușcă și un zângănit de geamuri sparte m'a asurzit. Fumul care umpluse cabina m'a orbit deodată.

Am tras în plin fără să ochesc măcar. Smucitura puștei îmi amorțise brațul drept. Abea am putut deschide ușa. Nu se auzea nici o vorbă, nici un vuet pe punte.

Spre provă am zărit prin întuneric barca deslipită de șlep. Trei oameni se deslușeau în ea. Unul în fund la cârmă, doi la lopeți, trăgând din răsputeri să scoată barca la larg.

Sub fereastra spartă, pe covertă, un trup zăcea nemișcat. Imi era frică să mă apropii. Fac o sforțare și mă aplec. Imi tremurau mâinile. Caut să-i văd fața.

D-zeule !... mă dau îngrozit înapoi... ce-am făcut ?

Căpitanul Epaminonda sta cu gura căscată, cu ochii deschiși țintă la cer.

Se prăbușise trăsnit fără suflare. O moarte fulgerătoare. Toată încărcătura de halice și poște de lup, o primise în cap, prin tâmpla dreaptă, numai de la un lat de palmă depărtare.

Il pipăi. Era cald încă.

Ce-i de făcut ?

Imi clănțăneau dinții în gură într'un tremur de frică... de frig. Stam umilit, cu capul gol în suflarea vântului, în puterea nopții.

Și deodată ce-mi vine în minte. Mă aplec. Iau trupul acela moale de picioare, îl târâi pe punte până la marginea șlepului. Și-l împing făcându-i vânt în apă. A căzut

ca un balot greu la fund. Şi curentul repede l-a şi furat tărându-l la vale.

Am scos apoi o găleată de apă şi am spălat frumos puntea de urmele de sânge.

Am tras sacii cu grâu până la magazie, am închis capacele boca-porţilor şi am măturat urmele de grâu.

După ce totul s'a pus în regulă, ca şi cum nimic nu s'ar fi întâmplat, m'am dus în cabină şi m'am culcat.

A doua zi pe la amiază, când a sosit remorcherul să ia şlepul, m'a găsit dormind buştean.

— Unde-i căpitanul ? Cum să lase şlepul plin pe seama unui copil ? Se întrebau cei de pe romorcher.

— Iacă, a plecat de-aseară cu barca la sat şi nu s'a mai întors, le spun eu strângând din umeri.

Ne-am întors la Brăila. Un marinar bătrân de pe remorcher i-a luat locul lui Epaminonda pe şlep. N'am povestit la nimeni întâmplarea asta. Hoţii din Topal n'au suflat nimic, ca să nu se afle că erau tovarăşi cu Epaminonda. M'am debarcat şi am intrat în spital. Şase săptămâni am zăcut în pat de friguri. Şi câţiva ani am rămas c'o durere de cap. De câte ori auzeam sunetul clopotelor de biserică, îmi apărea cu groază chipul căpitanului Epaminonda.

Moş Iancu Pilotul nu sfârşise încă de povestit când începură să sune clopotele bisericii din port. Luminile roşii se înmulţeau pâlpâind în negrul nopţii. Eşeau preoţii şi poporănii cu îngroparea ocolind biserica în noaptea Vinerei Paştelui.

Pe sus un stol de păsări de baltă pluteau aruncând prin văzduh nişte ţipete prelungi, plângătoare.

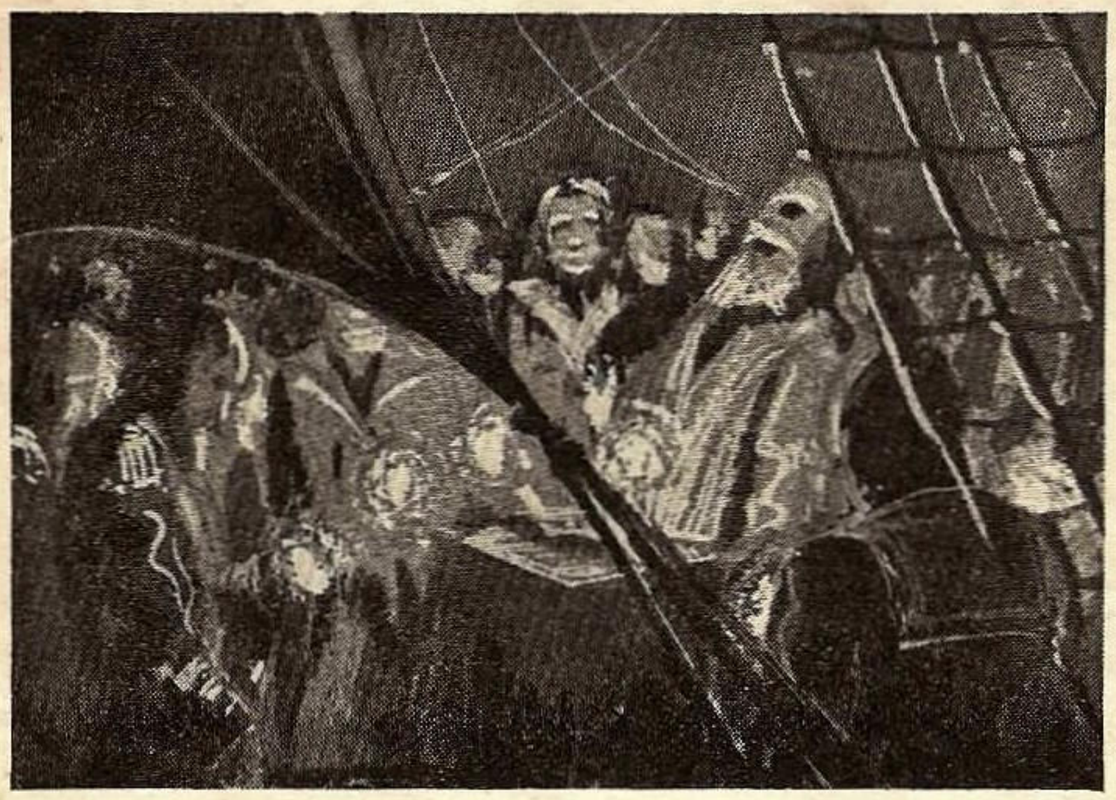
JEAN BART.

Schiţe Marine. Editura „Cartea Românească"

PRAZNIC LUMINAT

de scriitorul rus STANINCOWITZ (1843-1903)

In plin ocean indian. Seara era în cale afară de frumoasă, vântul statornic. Căpitanul a permis ca noaptea numai un sfert *(division)* să facă de cuart, pentru ca marinarii în număr cât mai mare să participe la *utrenie*.



La unsprezece şi jumătate coverta era plină de marinari gătiţi de sărbătoare. Inainte, la bastingajul ce desparte careul de cazarma oamenilor, era instalată o mică biserică de campanie cu un iconostas demontabil, şi în faţa lui, lângă tetrapod, stătea preotul nostru, părintele ieromonah Ilarion, care citea Patimile Domnului. In primul şir stăteau ofiţerii, având în frunte pe căpitan. Toţi erau în tunici cusute cu fir de aur, cu decoraţii şi săbii. Mai la o parte stăteau şeful de echipaj, timonierii, infirmierii, furierii, cu alte cuvinte toată elita dela *„teugă"* [1]) îmbrăcaţi cu un lux bătător la ochi, iar la spate, într'o masă compactă, se îngrămădeau marinarii.

Pe covertă era o linişte de mormânt. Câteva lumânări din faţa icoanei şi vre-o duzină de felinare suspendate abia luminau feţele tăcute şi concentrate ale marinarilor, cari plini de evlavie ascultau Evanghelia. Şi dacă poate nu toţi pricipeau, desigur, toţi simţeau măreţia patimilor şi morţii Aceluia care a fost apărătorul tuturor nevoiaşilor, necăjiţilor şi trudiţilor. Au nu sunt ei acei trudiţi, ei simplii marinari, în tot momentul supuşi primejdiilor ? Parcă înţelegând că pentru astfel de oameni sărmani suferise Mântuitorul, ei convertiţi sufleteşte spre blândeţe şi umilinţă se rugau în tăcere. Simţind sub picioarele lor coverta legănându-se poate în aceste clipe pomeneau în rugăciunile lor pe cei de un sânge şi pe cei scumpi inimii lor, vii în sufletele lor, cu tot serviciul lung de marinar. Şi degetele lor cătrănite, noduroase, deprinse cu lucrul greu al marinarului, umbreau fără grabă piepturile lor cu semnele largi ale sf. cruci.

Părintele a terminat cu citirea Evangheliei şi a păşit în altar. Au trecut câteva minute. Clopotul bătu încet cele patru duble ; la ultima lovitură se trase bubuitura de tun. Imediat coverta se lumină cu o sută de lumânări de ceară şi felinare aprinse. Părintele Ilarion apăru în odăjdii albe şi precedat de corul cântăreţilor cu felinare în mâini, porni să ocolească bricul, urmat de căpitan, ofiţerii şi echipaj. Corul nostru excelent cânta : „Invierea Ta, Chiristoase Mântuitorul nostru, îngerii o cântă 'n ceruri" şi cu acest cânt toţi s'au ridicat pe punte.

Noaptea era fermecătoare, caldă. Bricul, puţin aplecat, făcea vre-o şapte noduri, navigând fără cel mai mic sgomot, iar procesiunea noastră înainta încet pe acest colţ rupt din depărtata patrie, pe când stelele sclipind strălucitor, ne priveau blând de sus.

Când ocolul fu isprăvit şi părintele binecuvânta începutul utreniei, întonând cu basul său profund şi puţin vibrător : *„Christos a înviat din morţi, cu moartea pre moarte călcând..."* corul repetă imnul, iar în urma lui marinarii plini de bucurie, cu feţele înseninate. După ei şi cei de cuart de pe punte, îngrămădiţi la uşa deschisă, reluară acest cânt de bucurie, care se răspândi şi se pierdu în mijlocul oceanului ce rostogolea valurile sale cu un murmur încetişor. In sfârşit slujba terminată, începură felicitările.

Mai întâiu felicitară pe preot şi apoi se apropiau de căpitan. Toţi până la cel din urmă marinar se sărutau cu acest om nobil şi bun, care niciodată nu şi-a mânjit mâinele sale cu bătaia. Fiecare primea dela căpitan câte un ou înroşit dintr'un coş mare, aşezat alăturea de

[1]) *Teuga* e puntea dela prova, sub care sunt căzărmile unde stau marinarii grade inferioare.

Navigaţie de plăce re cu yachtul românesc „Pinguin“

(urmare)

de Inginer ILIESCU-BRÂNCENI

Ne urcăm bucuroşi pe bord, ridicăm la loc pânzele şi cu derivorul aproape în întregime sus, din cauza fundului plat, lunecăm pe o apă gălbue ca mierea dar limpede ca izvorul, plină de erburi ce fâşâe fără întrerupere gâdilind fundul (zice Bob!) vasului nostru. Pinguin, în raport cu noul mediu, ne apare deodată mai mare şi mai solid decât părea adinioară în bătaia valurilor Mărei Negre.

Ieşirea nu e aşa uşor de găsit în aceste ascunzişuri încurcate din împărăţia stufului. Noroc că întâlnim o lotcă, mare şi neagră, cu trei lipoveni bărboşi, care se uită la Pinguin exact cum trebue să se fi uitat Aztecii la caravella lui Fernando Cortez.

Intrăm în vorbă cu ei şi, de oarece şi ei merg tot la Jurilofca, facem drum împreună, — într'un superb apus de soare care incendiază zarea şi tot cuprinsul apelor, — împinşi „sub vânt" direct de la pupă de un vânt cuminte şi măsurat. Lipovenii şi-au încrucişat „în foarfecă" cele două vele joase şi boltite, iar noi, ca să nu rămânem mai prejos, am pus balonul la „spinaker" („tangon" zice Bob, „baston" zice Drăgulin"). Cele două vaste aripi albe aşezate fie care pe alt bord, îmi amintesc de „tartanele" ce încrucişau pe lacul de Geneva acum vr'o 20 de ani, când îmi făceam ucenicia „intru pânzărit".

Şi până la Jurilofca îmbinăm defilarea amintirilor, cu admiraţia jocului de lumini şi umbre ce se alungă peste întinderea de apă din faţă şi colinele întunecate din fund.

Pe la orele 4 acostăm uşurel la cheiul de lemn din Jurilofca. Cherhanalele sunt în plină activitate, încărcând harnic crapi, ciortani, şalăi, moruni şi nisetri în camioane automobile, pentru a fi transportaţi în cursul nopţii către diversele centre de consumaţie.

Drăgulin pregăteşte cortul-polog peste „cokpit"-ul bărcii, şi-şi aprinde furnalul; Bob îşi îngrijeşte jurnalul de bord şi rotunjind câteva versuri (furnal, jurnal!) visează icre negre cu lingura mare. Căpitanul pe uscat, leagă relaţiuni folositoare şi reuşeşte chiar să aducă pe bord icrele visate.

După cină facem curăţenie generală; discutăm apoi câtăva vreme cu voce domoală proecte pentru mâine şi încântaţi de succesul zilei ne vârâm cum putem în culcuşurile noastre, destul de înghesuite.

Se lasă noaptea; forfoteala pescarilor şi curioşilor de pe cheu se potoleşte. Curând nu se mai aude decât pasul regulat al grănicerilor de santinelă şi zumzetul înfundat al miliardelor de ţânţari de dincolo de pologul nostru....

Soarele se ridică repede, risipind aburul de pe faţa apelor. Suntem din nou la drum; acelaş vânt de West ca şi eri dimineaţa ne mână în plin „sub vânt" către noua noastră ţintă, gura Dranovului.

Pânza mare babord, balonul spinaker la tribord, mergem împărăteşte în liniştea dimineţii. In mai puţin de 1/2 oră dublăm capul Dolopman. In dreapta se profilează singura ridicătură de pământ de pe tot întinsul acestor lacuri, Bisericuţa, un fel de colină tronconică ce se vede din toate părţile formând un excelent punct de reper. In stânga, în fundul orizontului la peste 30 klm., se zăreşte moţul insulei Popina şi colinele dinspre Beştepe-Mahmudia. In faţă, nimic de cât apă nesfârşită.

Pentru prima oară navigăm la busolă; din lipsă de instrumente apreciez unghiul de pe hartă tot cu busola şi după ce fixez capul socotit, hotărâm să menţinem cu străşnicie acest cap pentru a vedea dacă ne putem bizui într'adevăr pe aplicarea busolei. Pentru prima oară Drăgulin e admis să înceapă ucenicia cărmei; ia în primire echea cu un fel de adâncă religiozitate.

Mersul direct „sub vânt" aşa de agreabil din unele puncte de vedere, e însă legat de un pericol permanent; în caz de manevră greşită, sau mutare neaşteptată a vântului, pânza mare poate fi adusă să traverseze brusc de pe un bord pe altul, ceeace poate cu uşurinţă produce stricăciuni importante; ba poate chiar un cap spart sau un „om peste bord". Drăgulin instruit de acest pericol se achită cu conştiinciozitate de datoria lui de cărmaciu.

O huruială înfundată se aude câteva momente în depărtări con-

Din colecţia Antipa

Impărăţia stufului

fuze şi apoi dispare. Abia peste un sfert de oră reîncepe mai distinct şi, ridicând capetele, descoperim două hidroavioane care se rotesc în înaltul cerului. Ştim că ne caută pe noi; înaintea plecărei din Mamaia vorbisem cu comandantul Hidroaviaţiei care-mi spusese că va face un raid prin partea locului şi dacă ne va descoperi ne va face un semn amical.

Câteva minute îi vedem urmărind o lotcă pescărească cu pânze, apoi ne descoperă şi vin drept deasupra noastră unde descriu un graţios arc de cerc pentru a se afunda apoi cu iuţeală în negura din spre miază-zi. Intr'o jumătate oră vor parcurge ceeace noi am făcut într'o zi întreagă. Totuşi preferăm nuca noastră legănătoare. pânzele noastre albe şi larg deschise ca aripele unui fluture...

Principiul busolei, inventat zice-se de chinezi acum vreo două trei mii de ani, şi aplicat de noi pentru prima oară astăzi, se adevereşte exact; din linia de stuf, — care a sfârşit în fine prin a apărea înaintea noastră, — se afundă, exact în provă, un gât de

---

dânsul. După ce felicitară pe ofiţeri se felicitau şi reciproc. Iar sus pe covertă era gata întinsă muşamaua pentru fiecare „castron" (grup) şi pe fiecare muşama câte o bucată de şuncă, cozonaci şi ouă roşii. Pe teugă era pregătit butoiul cu rachiu. Părintele Ilarion, flămânzit, mai ales însetat, de data aceasta binecuvântă şi sfinţi bunătăţile ceva mai repede şi plecă să sfinţească mesele de sărbătoare la căpitan şi în careul ofiţerilor, unde erau adunaţi cu toţii. La apariţia preotului, cineva strigă vesel: — Mai repede părinţele... că tare am vrea să gustăm... Coniacul de aici e plendid... şi madera şi şampania. Sus s'a dat semnalul pentru rachiu. Căpitanul îşi umplu paharul din butoiu şi strigă cu toată inima: — Sărbători fericite, băeţi! Să trăiţi, d-le Căpitan! răsună răspunsul din partea marinarilor. După distribuţia rachiului a început înfruptarea... şi s'a terminat, atunci când stelele s'au pierdut biruite de faptul dimineţii, iar spre est orizontul îndepărtat se aprindea purpuriu anunţând răsăritul apropiat al soarelui.

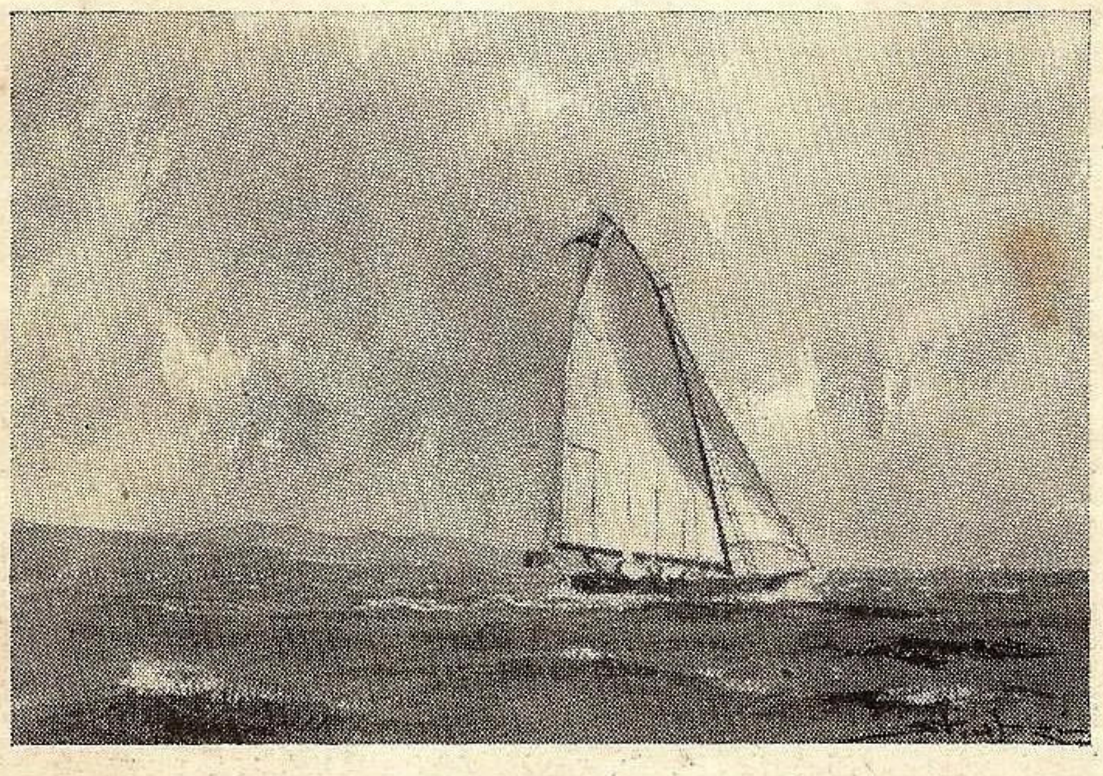
Tradus de *Victor Stoianovschi*

apă, înţepat de o pădure de pari negri printre cari cu băgare de seamă ne strecurăm în zig-zaguri complicate.

Este gura Dranovului şi parii aceia marchează scule de pescuit pe care ne silim să ne ferim de a le rupe sau încurca. Dar ce labirint. N'aş vrea să fiu peşte în gura Dranovului ! Aci este punctul unde se îmbină apa încă dulceagă a lacurilor cu apa direct dulce sosită din Dunăre ; aci este unul din punctele obligatorii de trecere a peştelui de la lacuri la Dunăre şi înapoi. Nicio mirare ca aci să fie o importantă aşezare pescărească.

Una după alta defilează pe stânga noastră cherhanalele aşezate pe piloţi şi pământ cărat cu lotca, unde se adună şi clasează peştele vânat de pescari. Tragem la una din ele. Suntem de mai înainte recomandaţi şi ni se pregăteşte o ciorbă pescărească din plătică spintecată'n cureluşe, pe care n'o s'o uităm multă vreme.

In cursul după mesei mergem să încrucişem câtăva vreme pe gârla şi în largul lacului Dranov, căutând pe „regele şalăilor" care însă nu catadicseşte să se prezinte ; ba chiar prin trucuri, numai lui cunoscute, ne reţine la fund pentru totdeauna savantele noastre cârlige cu linguri aurite, emeriioare alămite, legate cu „crini de Florenţa" (zice Drăgulin) şi cumpărate cu bani scumpi la „Manufacture de Saint-Etienne", (sigur că aveţi şi Dvs. cunoscutul catalog).



Necăjiţi, renunţăm la pescuit ; decidem să tragem o siestă ; ne ancorăm în modul cel mai simplu din lume legându-ne de moaţele unor trestii mai răsărite (pânzele jos, derivorul sus !). Până una alta, suntem vizitaţi de o lotcă, plină de pepeni, condusă de un flăcău şi un moşneag, care se plânge de o „afurisită de măsea" ; şi după oarecari ezitări mă întreabă deodată dacă n'aş putea să i-o scot !

Casca colonială şi o pijama albă îmi dă probabil aerul de doctor. Pe pustietăţile acestea de apă unde să găsească omul un ajutor ? Barca noastră de mahon lustruit, alămurile ei strălucitoare îi inspiră respect şi încredere. Scot afară trusa medicală de bord ca să-i măresc încrederea ; am chiar, printre sculele mele, un fel de ciocanclește nichelat care face mare impresie şi o sticluţă cu apă oxigenată pe care o diluez cu apă din lac în chiar bărdaca moşului.

— „Care e moşule ?

— „Asta domnule".

— „Asta moşule ?".

O uşoară smucitură şi măseaua e deja în mâinile mele. Mişca aşa de mult că nu mai era nevoe nici măcar de cleşte ca s'o tragi afară. Il costă pe moşulică doar doi pepeni şi un „bodaproste Domnule" după care mulţumit, îşi înşfacă vânjos lopeţile iar noi reluăm siesta un moment întreruptă.

Spre seară împuşcăm două lighioane care cad în stuful de nepătruns. Păcat de cartuşe şi de lighioane Noaptea o petrecem pe bord în faţa cherchanalei, luptând cu milioanele de ţânţari cari, de data aceasta, au reşuit să pătrundă prin vreo gaură, sub pologul nostru.

III.

Goniţi de nesomn şi de ţânţari, plecăm fără să mai aşteptăm ziua, pe la 4 dimineaţa şi pe un vânt turbat, pe care însă îngustimea locului şi pânza redusă îl face acceptabil ; defilăm încă odată prin coturile gârlei Dranovului şi pe alele şerpuite ale Cerneţ-ului. E cazul să întrebuinţăm toate fineţele artei pânzăritului şi această îndeletnicire ne ţine încordaţi lungile ceasuri ale acestei călătorii dealungul veşnicului stuf, ici şi colo înflorit de o floare roşie al cărui nume nu-l cunoaştem şi de sborul licăritor al pescăruşilor albaştri (Martin pêcheur) cu penele strălucitoare, ce ne urmăresc ceasuri întregi.

Agăţată de o trestie cu capul în jos, cu picioarele drept în coadă, cu gâtul lung şi parcă pleşuv, cu un cap ridicol şi ciudat, o pasăre de baltă care pe aici se numeşte „jidov" are aerul să-şi bată efectiv joc de noi !

Şi fluturi, mii de fluturi, toţi la fel, cu aripi înguste, negre albăstrui, cu două bobiţe galbene luminoase, cu trup ca de albină, se sbenguesc la limita dintre apă şi stuf. Sunt născuţi poate azi dimineaţă şi n'au de trăit decât până mâine....

Canalul Principele Ferdinand deşi mult mai larg decât Cerneţul ne obligă să punem motorul, din cauză că malurile lui sunt adăpostite de sălcii şi plute maestoase care împiedică vântul să ajungă până la noi.

Ajungem tocmai în Dunăre pe luciul larg al braţului Sft. Gheorghe unde putem din nou să ridicăm pânza. Navigăm în susul Dunărei, „strâns la vânt" (au plus près) şi făcând numeroase volte. E o adevărată plăcere, nu numai sportivă, dar cu o latură direct intelectuală, să încerci a rezolva problema complicată a navigaţiei „strâns la vânt", contra curent, sub maluri umbrite de copaci uriaşi formând un peisaj romantic ca aspect, dar împiedicător al vântului de care avem mare nevoie.

In mijlocul fluviului, vântul e mai bun, dar curentul e mai tare ; lângă mal avem o mai bună utilizare a curentului (uneori chiar contra curent rezultat din vârtejurile apei) dar vântul e prea neregulat şi slăbit. Pe deasupra „voltele" continui şi grija de obstacole ascunse sub faţa apei, pe care ochiul atent le poate abia ghici sub vârtejurile ce le trădează.

Şi totuşi înaintăm, ne insinuăm cu perseverenţă şi continuitate aşa încât pe la amiazi suntem la intersecţia canalului Regele Carol I., unde acostăm la şantierul naval din acel punct pentru a face provizie de apă de băut şi a ne mai destinde membrele amorţite.

Suntem încunoştiinţaţi că pe canalul Regele Carol pe unde voim să ne întoarcem vom avea dificultăţi din cauza unui concesionar al pescuitului care a barat canalul, împiedicând circulaţia.

Lucrul acesta ni se pare aşa de neraţional şi abusiv încât nu voim să credem. Un canal care a costat zeci sau sute de milioane, tocmai pentru a înlesni comunicaţiunile, să fie lăsat la discreţia unui individ, pe motivul că plăteşte o arendă anuală de câteva mii de lei, ni se pare monstruos şi imposibil, chiar în ţara noastră unde se zice că orice e posibil.

Pornim, cu motorul, farmecul călătoriei înveninat de perspectiva unei dispute inevitabile şi violente, fiindcă suntem decişi la orice.

Ceasuri lungi de navigaţie între două maluri de vegetaţie exuberantă, întreţinută larg de soarele cald şi apa la discreţie ; o gâscă sălbatică sare dintr'un luminis, la câţiva metri, dar puşca nu e la îndemână.

Abandonez definitiv cârma secundului şi mă instalez pe puntea din provă la picioarele catargului într'o visărie fără de sfârşit şi fără turburare....

Disputa a fost mai puţin violentă decât ne aşteptam. Omul a fost impresionat de lemnul de palisandru al vasului nostru, poate de înălţimea catargului, poate de căşcile noastre (Drăgulin zice că

de ţevile puştei aşezate la vedere) şi protestând, mârâind că are „drepturi" că-i „speriem peştii", a ridicat cu rea voinţă şi vădită încetineală faimosul baraj.

Alte ceasuri de trândăvie şi navigaţie mecanică, pe un braţ îngust cu coturi brusce şi cu peisagii fermecătoare, totdeauna noi, deşi mereu aceleaşi.

Către seară începem să simţim suflul apropiat al apelor deschise, al vântului nestânjenit, de care ne e foarte mare dor.

Deşi târziu, deşi vânt tare şi direct din provă, decidem să ridicăm imediat pânzele şi trăgând volte să traversăm Razelm-ul şi să petrecem noaptea sub malul din faţă (vreo 15 klm. care din cauza voltelor şi derivei vor deveni cel puţin 30).

Soarta a decis însă altfel. Abia am ridicat pânza, când trosnituri şi lovituri violente ne obligă să ridicăm în grabă derivorul şi să coborâm pânzele. In câteva secunde se execută manevra, dar lipsiţi de derivor suntem duşi la derivă de vântul violent.

— „Vira motorul!

Alte lovituri violente ne obligă însă să-l stopăm imediat şi să-l tragem sus.

Abia acum îmi dau seama de farsa sinistră pe care ne-au făcut-o autorii canalului. Cele două diguri ce formează malurile acestui canal se prelungesc *sub apă, ne-balizate,* nesemnalizate prin nimic.

Valurile violente ne isbesc de blocuri de piatră pe care nimic nu ne-ar fi făcut să le bănuim.

Bob la apă, Drăgulin şi cu mine la rame, reuşim după sforţări istovitoare, să scoatem barca din zona periculoasă. Vântul ne derivează repede înapoi, vârându-ne în stuful de lângă mal. După o recunoaştere exactă a digului (Bob la apă) tragem o toană la larg, ochim axa canalului şi ne lăsăm derivaţi exact („ca la manevre" zice Drăgulin) în linia de mijloc, înapoi pe canal.

Am pierdut mai mult de o oră, şi faţă de noaptea care se lasă devenim cuminţi şi hotărâm să înoptăm în gura canalului. Cercetări amănunţite ne dovedesc că vasul n'a suferit nimica serios. Doar helicea are mici ştirbituri fără importanţă.

Facem bucătăria pe uscat „Omul dela apă" se încălzeşte şi îşi pansează cele două sgârieturi destul de mari pe care i le-a adus lupta cu digurile perfide.

In curând se întunecă de-abinelea şi împărăţia ţânţarilor pompează fără frâne din trupurile noastre obosite. Pentru anul viitor vom şti să facem pologuri mai bine închise.

Deocamdată, să doarmă cine poate!

(Va urma)

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

Pe drumul albastru au venit minunile vieţii. *BLASCO IBANEZ*

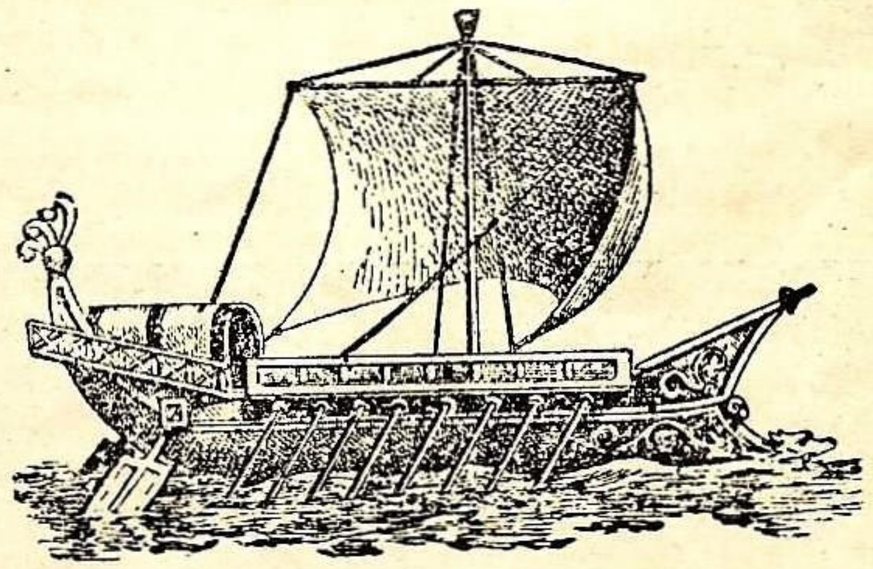
Pirateria. Faptele petrecute în secolul I înainte de Christos, s'au repetat, cu alte mijloace, şi în secolul al XX-lea după Christos, în răsboiul mondial (1914—1918).

Marea, din secolul I, era domeniul Romei. Cetăţenii romani îi spuneau *„Mare Nostrum"*. Un secol şi jumătate nicio altă flotă nu îndrăsnnise să stea împotriva flotei romane. Jumătate din pământurile Mediteranei erau sub proprietatea romană. Cealaltă jumătate era în folosinţa altor popoare, dar cu voia stăpânitorilor romani. Toate bogăţiile pământului se îngrămădia în Italia. Roma era stăpâna mării. Adversarul ei continental era *Mitridate al VI-lea Eupatorul, din Asia Minoră.* Regele *Pontului,* sau al *„regatului mării"*, trebuia să aibă *o marină* şi a avut-o. Tratatul dela Dardan a impus însă lui Mitridate distrugerea flotei sale. El a făcut alta şi a pregătit *„războiul de piraţi"*, sau *„războiul de cursă"*, contra aliaţilor romanilor, în mările Asiei, Greciei şi Cretei. Când Mitridate a luat în serviciul său navele piraţilor, atunci când a organizat această întreprindere militară, această *„goană în contra comerţului"*, *„pirateria"* era tocmai în epoca sa de aur. Războiul de piraţi era revanşa pe care o visa o ţară care n'avea puterea sau voinţa de a domina pe mare.

Să distrugă sau să tulbure comerţul şi aprovizionările adversarului, să-l enerveze, să-l înebunească, e scopul acestui război. Lucrurile s'au petrecut la fel în 1914—1918 cu Germanii, întrebuinţând submarinele împotriva „Aliaţilor" mai tari pe mare. Istoria se repetă.

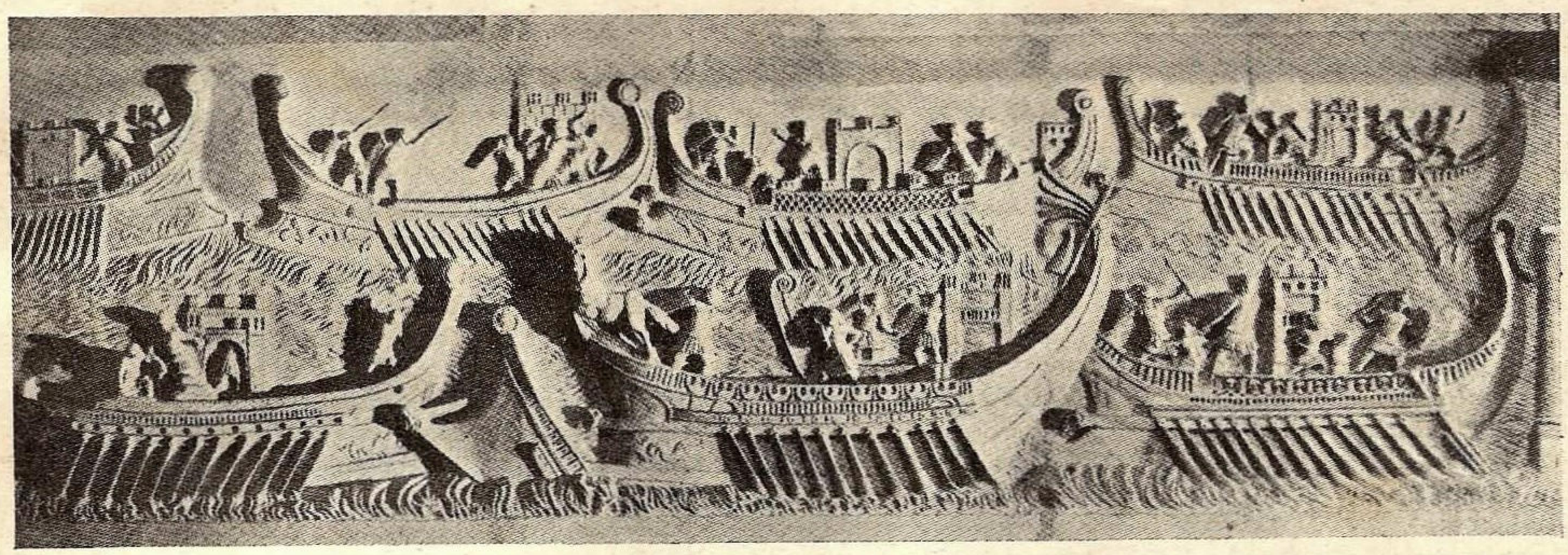
După atacurile piraţilor, dispăru navigaţia în marea Egeie. Atunci, scrie Plutarch, piraţii veniră să pustiiască oraşele şi insulele litoralului. „Navele lor aveau pupa aurită, covoare de purpură, iar ramele erau argintate". Curând activitatea acestor cutreerători ai mărilor începu să devie un pericol militar şi politic, căci punea în mişcare pe toţi nemulţumiţii diferitelor popoare de sub ascultarea Romei.

Supuşii romanilor le dădeau ajutoare sau le primeau de la piraţi. Milionul de sclavi romani care lucra în Sicilia, ceru ajutorul piraţilor. *„Oamenii mărilor"* scăpară însă acest prilej pe care îl prinseră însă mai târziu în Spania, când Mitridate dădu flota şi banii necesari lui Sertorius care conducea rămăşiţele partidului democrat din Spania. In tot imperiul roman se făcu o coaliţie generală din toţi învinşii de altădată şi războiul contra lui Mitridate, la origină un simplu incident de frontieră, deveni o ameninţare de moarte contra unităţei Imperiului Roman. *Aceasta era opera navelor uşoare, fără cari, convergenţa acordurilor nemulţumiţilor, cari nu se cunoşteau între ei, n'ar fi fost cu putinţă, ba chiar ar fi fost de neînchipuit.* Necesitatea de a sfârşi cu piraţii devenia urgentă. Roma, stăpâna lumei şi a mării, pentru care toată lumea lucra, ca să-i dea de mâncare, era în pericol de a muri de foame, când piraţii apar pe drumul din Egipt spre porturile Italiei. Regularitatea transporturilor de aprovizionare pentru Roma, făcea o pradă ideală pentru piraţi.



Galeră romană.

Roma nu mai era republica de ţărani muncitori de altă dată, ci o lume de proletari, aproape fără ocupaţie şi a căror grijă de căpetenie era să găsească cele necesare vieţei zilnice. Dacă acestea lipseau sau se scumpeau, guvernanţii se puteau aştepta la orice din partea lor. Chestiunea alimentării oraşului începea să devină o problemă importantă; pentru administraţie şi guvern, chestiunea principală era numai aprovizionarea cu grâu, căci hrana romanilor consta numai din pâine şi din fiertură. In loc de a căuta un remediu, guvernul distribuia grâu eftin, ajungându-se astfel şi la restrângerea dreptului de proprietate şi la restrângerea libertăţei comerciale, prin rechiziţiile de grâu. Se încercă pe urmă ca centrul de aprovi-



Galere romane în căutarea piraţilor.

zionare să devie Africa, partea de lângă Sicilia, pentru înlăturarea riscurilor unei călătorii lungi pe mare. Sforţările acestea însă au adus instabilitatea pieţei şi au mărit pericolul.

Poporul nu se mai mulţumea să sufere în tăcere sau să se revolte contra negustorilor ori a pretinşilor acaparatori, ci simţindu-şi forţa prin slăbiciunile sau concesiunile ce i le făceau guvernanţii, începu să acuze de nepricepere clasa conducătoare. Apar atunci ambiţioşi şi nemulţumiţi, cari ridicându-se ca apărători ai sărăcimei, propagă greva între soldaţi sau refuzul serviciului militar.

Iată unde şi până la ce grad de pericol, *incapacitatea de a folosi superioritatea navală,* pe care o avea, pentru a organiza poliţia *mărilor, duse Roma, regina naţiunilor.* Tribunul Gabinius propuse să se voteze o lege, invitând Senatul să numiască un consul, care să aibă grija să termine războiul cu piraţii. Un *dictator* (fără titlu) pe mare, pe toate mările, pe toate coastele până la o distanţă de 75 klm. în interiorul uscatului, căruia să i se supună toţi guvernatorii, toţi negustorii romani ; aceasta era soluţia. Omul ales fu *Pompei, un marinar de carieră.*

A doua zi chiar, după numirea sa, preţul grâului scăzu, probă fulgerătoare de încrederea ce i se da. Pompei era un specialist în chestiunile maritime. Pompei trimise diviziuni de nävi în punctele unde piraţii puteau să treacă din o mare în alta pentru a fi la adăpost de urmărire.

Aceste diviziuni *patrulând în diferitele lor secţiuni, dau goană contra tuturor navelor pirate pe cari le întâlnesc şi care retrăgându-se intră în zona cercetată de altă diviziune. Piraţii se retrag spre Cilicia, dar Pompei se concentrează acolo.* Câştigă prin luptă 71 de nave pirate, prin capitulare ia încă 306, iar alte 900 fură distruse în luptele de mai înainte. Pier 10.000 de piraţi şi 20.000 sunt luaţi prizonieri, sunt salvaţi milioane de captivi şi toate acestea după 35 de zile de când Pompei părăsise Italia.

Problema pe care şi-a pus-o Pompei şi a rezolvat-o a fost :

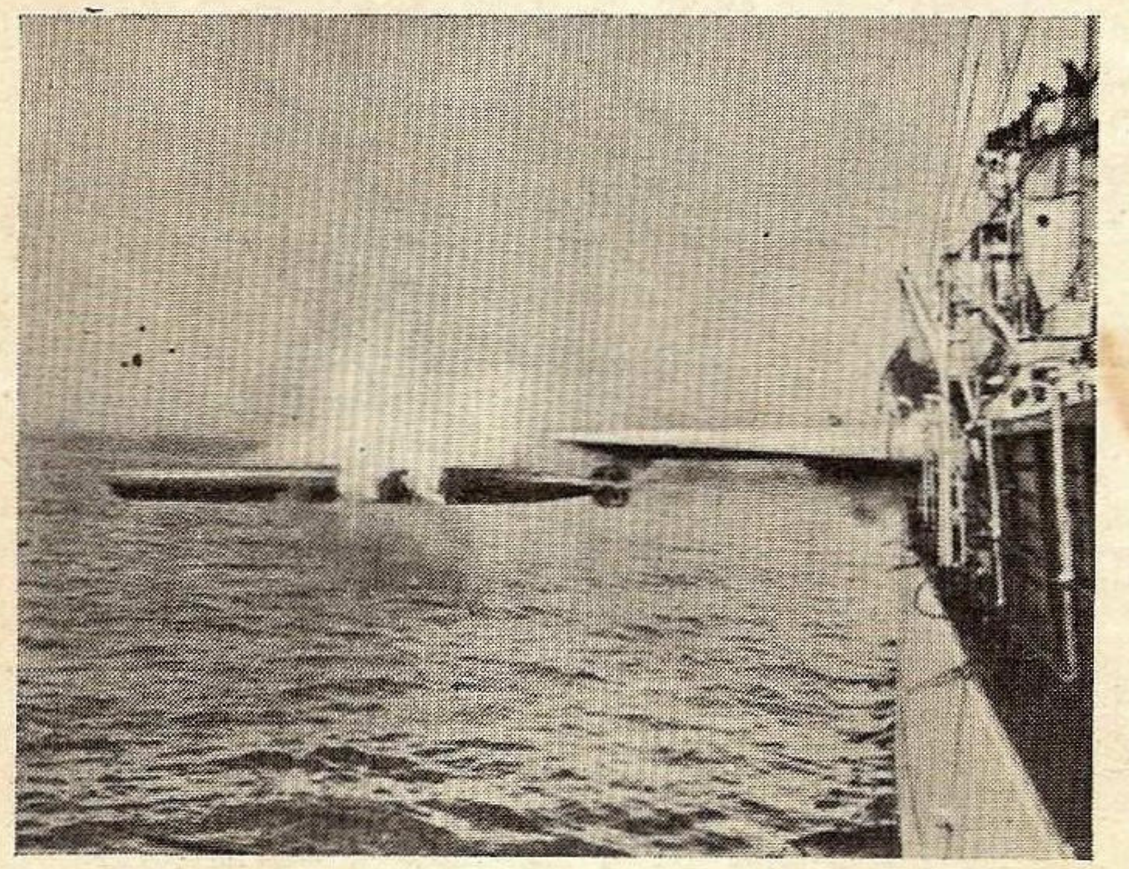
„Un inamic care nu e stăpânul mărei, poate, graţie unor împrejurări şi perfecţionări de ordin technic material, să aibă o acţiune contra comerţului, deşi numai o acţiune parţială ? (Cum a făcut Mitridate cu piraţii săi).

„Şi cum puterea stăpână pe mare, poate să limiteze această împiedicare şi să-şi recapete libera întrebuinţare a superiorităţei militare, pentru a termina războiul? (Cum au făcut Romanii numind pe Pompei comandant al flotei).

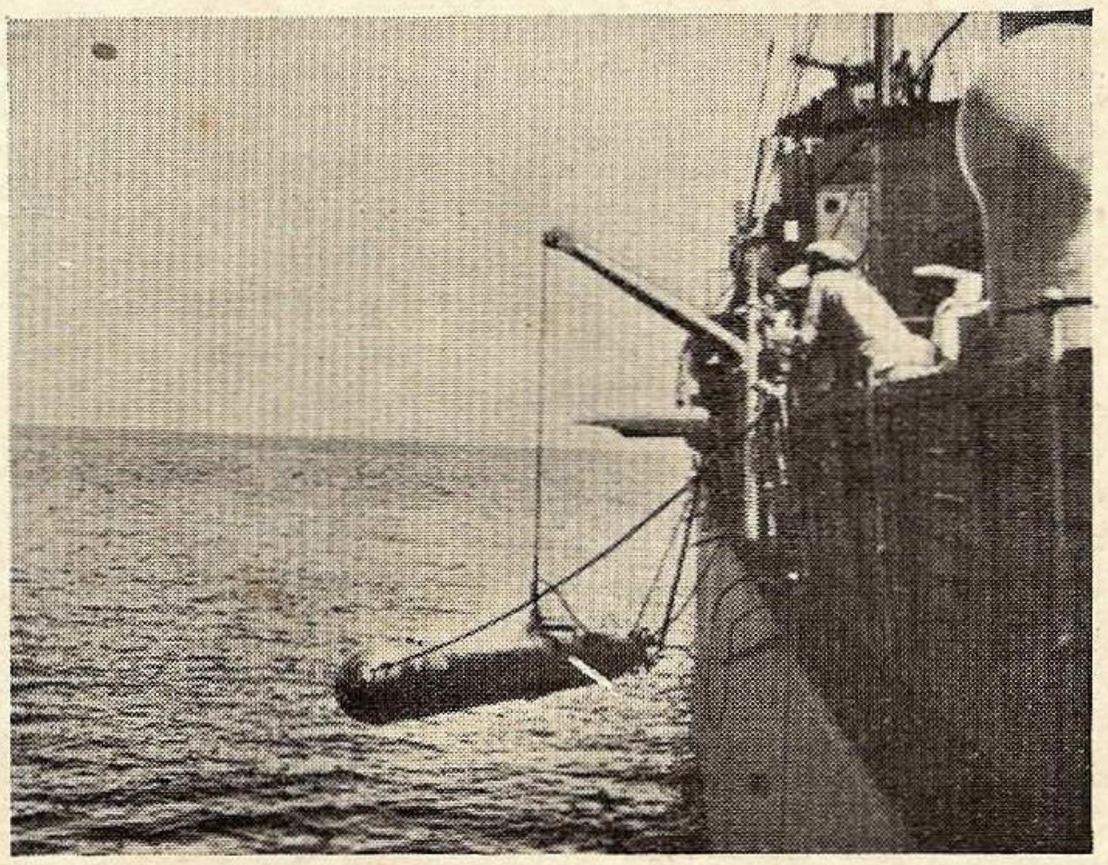
Războiul cel mare din 1914—1918 a avut aceiaş problemă cu submarinele şi a fost rezolvată la fel. Douăzeci de secole nu au schimbat principiul soluţiunei.

C. *Amiral* CORNELIU BUCHHOLTZER

Aspecte din marina modernă



Lansarea unei torpile automobile.



Pescuirea şi îmbarcarea torpilei lansate.

CRONICA

Un vechiu act de botez

Astăzi, în portul Alexandria, urcându-mă la camera de navigaţie a vaporului „România", recitii din nou rândurile pline de avânt şi patriotism, dictate de marele înţelept: *Rege Carol I*, cu ocazia botezului acestui vas de pasageri.

Iată-le:

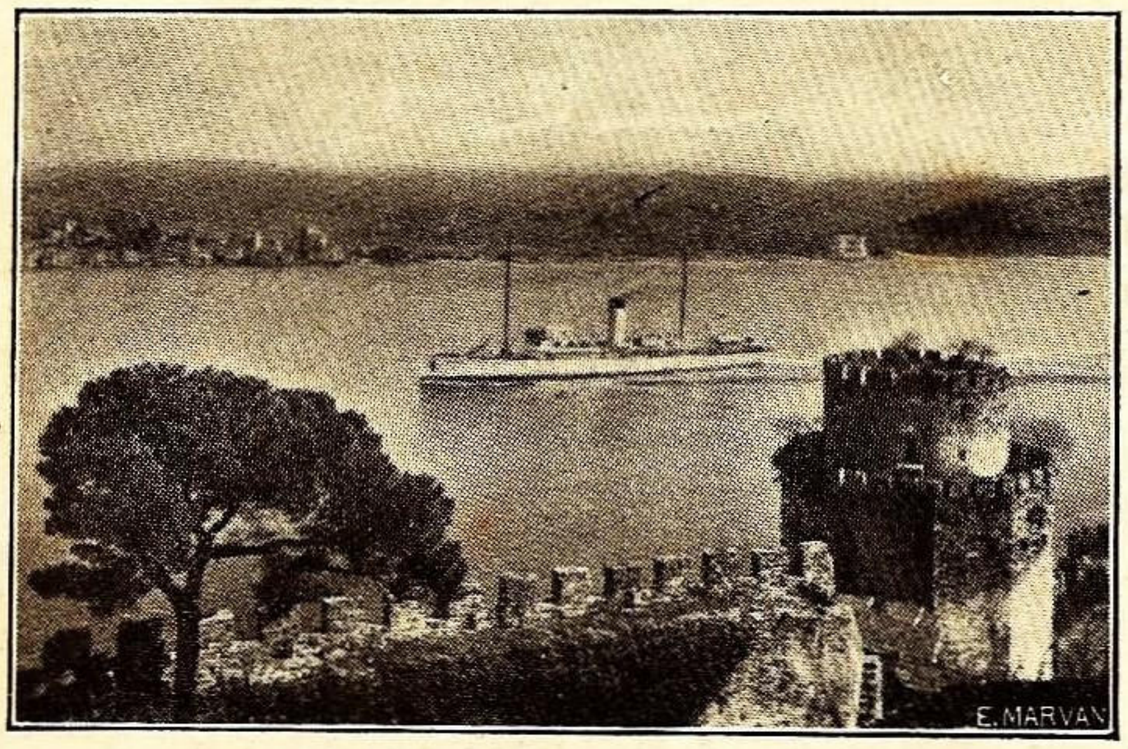
„Noi Carol I, din graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al României,

Sfinţitu-s'au acum şapte ani vasele *„Regele Carol I"* şi *„Principesa Maria"*, cari au asigurat legătura regulată prin căile noastre ferate, între Europa occidentală şi Constantinopole.

Serbăm azi botezul vasului *„România"* prin care se întinde linia Serviciului nostru Maritim până la coastele Africei şi Asiei.

Fie ca acest vas să înfrunte biruitor furtunele şi valurile mărilor şi *să ducă, tot mai departe, faima numelui de Român.*

In acest dor Am voit să fiu faţă Eu însu-mi, împreună cu Majestatea Sa Regina şi cu Alteţele Lor Regale Principele şi Principesa României, la botezul acestui vas, care s'a sfinţit de P. S. S. Episcopul Dunărei de jos, azi, în a XIV-a zi a lunei Mai anul una mie nouă sute cinci al mântuirei şi al XXXX-lea al Domniei Mele,



martori fiind Miniştri Mei, Preşedinţii şi Vice Preşedinţii Corpurilor Legiuitoare, Inalţii demnitari ai Statului, clerici, ostaşi şi civili şi mare mulţime din iubitul Meu popor.

Acest document s'a semnat de Noi în două exemplare cari se vor păstra unul în arhiva Statului iar cel-l-alt pe vas".

CAROL I

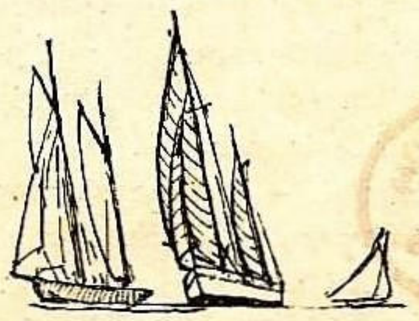
Recitii cu evlavie aceste rânduri. Când oare vom mai avea ocazia noi, cei din generaţia de azi, să asistăm la un asemenea act solemn. Scoborâi pe punte, şi rezemat de copastie, privii întristat spre marile nave ce erau legate în apropierea noastră.

Priveam în jurul meu: zece pacheboturi şi şase cargoboturi sub pavilion italian, mari, frumoase, moderne şi repezi.

Ce mică, ce umilă pare azi *„România"* noastră, nava României Mari.

CR. P. CIOCAN

Ofiţer pe vap. „România" S. M. R.



Marina Jugoslavă

Vas Şcoală pentru marina comercială. — La 25 Iunie a .c. a fost lansată, la şantierele Stülken din Hamburg, nava de şcoală practică *„Jadran"*, pentru marina comercială jugoslavă, care va fi predată lui *„Association Jadranska Strazu"*. Pentru statul jugoslav, cu o marină comercială relativ mică, acest vas-şcoală pentru formarea viitorilor săi marinari şi ofiţeri este o dovadă şi mai mult de eforturile pe care Jugoslavia le face pentru a crea cadre de viitor, dând un învăţământ comercial, modern şi practic Căpitanilor şi ofiţerilor săi din marina comercială.

Record de lefuri mici la echipajele jugoslave. — Ca şi în toate afacerile şi industriile, în situaţia actuală a crizei, spezele mici de exploatare joacă un mare rol. Armatorii jugoslavi cunosc bine rolul lor în ce priveşte expansiunea şi dezvoltarea unei marine comerciale în actuala situaţie a navlurilor mici şi, de comun acord cu ofiţerii şi marinarii de pe vapoarele lor, au redus lefurile lor lunare la un nivel care, pot spune, au uimit pe toţi din branşa noastră. Până acum lefurile cele mai mici erau pe vapoarele greceşti, acum însă lefurile cele mai mici ce se plătesc sunt pe vapoarele jugoslave şi pentru acest lucru nu putem decât să admirăm atât pe armatori cât şi echipajele vaselor jugoslave.

Sunt sigur că mulţi din branşa noastră, şi mai ales echipajele interesate, nu vor putea crede că jugoslavii, cu valuta lor destul de ridicată faţă de leu şi de drachmă, plătesc lefuri la echipaj, fără hrană, la un vapor de 7500 tone încărcământ, care face voiajuri numai în apele streine, numai lire sterline 175, ceeace este un adevărat record de lefuri mici. Lefurile la un vapor grecesc sunt de 250 lire, la unul englez 335 lire, adică aproape dublu decât plătesc jugoslavii şi de aceea cu drept cuvânt mai mulţi armatori englezi se întreabă ce e de făcut faţă de noua concurenţă din partea marinei jugoslave, pe lângă concurenţa ce au din partea celorlalte marine comerciale.

Vechiul armator Peter Regier din Odessa, ale cărui vase aveau pavilion englez, din cauza lefurilor mici ce se plătesc la vasele jugoslave şi din cauza celorlalte înlezniri ca scutire de impozite etc. a pus la vasele sale pavilion jugoslav, formând la Susak o societate *„Parobrodarsko Akcionarsko Druskvo Progress"*, şi nu e de mirare ca şi alţi armatori streini să imite pe d-l Regier.

Capitalul francez în diverse industrii jugoslave. — Nu de mult timp capitalul francez era în rezervă şi ezita să se amestice direct în viaţa economică a Jugoslaviei.

In afară de întreprinderile în care era interesat înainte de război, după război a luat parte activă la un număr restrâns de afaceri. Chiar la capitalurile băncilor jugoslave francezii erau cu mult în urmă faţă de capitalurile austriace, ungureşti, cehoslovace, engleze, italiene, elveţiene şi chiar cele belgiene.

Insă în cei doi ani din urmă, capitalul francez a luat parte mai activă în viaţa economică a Jugoslaviei. De exemplu marea staţiune centrală Hydroelectrică a Dalmaţiei a fost preluată de francezi din mâinile Italienilor. La această staţiune francezii au pus mari capitaluri şi va deveni staţiunea cea mai mare din Europa Centrală, pe lângă cele două şantiere navale la Spalato.

Acum în urmă francezii au început să arate un mare interes şi pentru alte industrii jugolsave. La Kraljevo s'au construit cu capitaluri franceze mari fabrici pentru construcţia aeroplanelor precum şi alte industrii unde capitalul francez este cointeresat. De asemenea la Jasenica, care au construit lângă Belgrad o mare fabrică pentru material de drum de fier, poduri etc. Această fabrică este acum în stare să construiască vagoane de clasă noi şi este cea mai mare întreprindere din ţară pentru construcţia şi repararea materialului de

drum de fer, construcţii de vagoane de tranvay şi chiar aeroplane, iar acum are în construcţie 50 vagoane electrice pentru Societatea Tranvayului din Belgrad.

Din cele de mai sus se vede ceeace statul jugoslav a făcut flota lui comercială maritimă, porturile sale, şantierele sale cu industriile anexe, precum şi pentru turism şi pregătirea cadrelor sale de viitor pentru marina de război şi cea comercială. Toate aceste înfăptuiri au ca bază, pe lângă scopurile comerciale şi politice foarte importante şi cu multe foloase materiale şi morale, dar şi cultivarea ideei marinăreşti şi îndrumarea către mare, a poporului jugoslav.

Ca să se vadă în ce mod larg, ingenios lucrează statul jugoslav, pentru marina lui comercială, cred că e bine să fie cunoscut articolul complect din legea pentru scutiri de taxe, ce a intrat în vigoare la 1 Aprilie 1928 şi se extinde până în 1940.

Prin această lege marina comercială maritimă precum şi cea fluvială sunt scutite: de toate impozitele directe, impozite pe moştenire şi imobile, pe cifra de afaceri, orice taxă către stat sau case autonome. Scutirea mai cuprinde: taxe de import, taxe vamale, afară de magazinaj, pentru orice vas maritim sau fluvial precum şi motoare importate din străinătate. Asemenea sunt scutite de orice taxă toate contractele de asociaţie şi preschimbările lor, precum şi taxa de înscrieri, taxe pe ipoteci sau împrumuturi pe vase fluviale sau maritime şi de orice taxe pe lefurile echipajelor.

Dar generositatea Statului merge şi mai departe fiindcă de toate aceste scutiri se bucură conform acestei legi, pe o perioadă tot de 12 ani dela data înfiinţării lor, toate întreprinderile maritime ce vor lua fiinţă, indiferent dacă aceste întreprinderi sunt formate de armatori sau capitaluri străine, destul numai ca vasele lor să fie sub pavilion jugoslav şi înscrise în Căpităniile Porturilor Jugoslave. Aceste ultime dispoziţiuni sunt ca să atragă capitaluri străine pentru flota lor naţională şi cred că pe lângă firma „Peter Regier" de care am mai vorbit şi nişte alte combinaţiuni cu unii capitalişti englezi ce sunt deja în fiinţă se vor găsi şi alţi armatori şi capitalişti străini care vor arbora pe vasele lor pavilionul jugoslav mai ales că au în favoarea lor şi diferenţele destul de bune din lefurile prea mici a echipajelor jugoslave aşa că tonajul maritim jugoslav va creşte fără îndoială dând de lucru la mulţi ofiţeri şi marinari ce sunt fără lucru, iar în caz de nevoe statul va avea la dispoziţie aceste vase pentru orice transport.

Iată cum a procedat şi procedează statul jugoslav pentru marina sa comercială secondat fiind de întreg poporul, care apreciind îndeajuns înaltele scopuri morale, materiale şi politice ce se urmăreşte, suportă cu uşurinţă sarcinile bugetare ce şi se impun.

Fără să imităm marile ţări maritime, e destul să urmăm activitatea navală a Jugoslaviei.

SPIRO P. VAGLIANATOS

Şcoală de marină pentru fete

Atât la redacţia ziarului „Ştiinţelor şi al Călătoriilor" cât şi la a noastră primesc scrisori dela tineri entusiaşti care cer lămuriri asupra *formelor* de îndeplinit pentru a putea face ocolul lumii cu... o barcă.

Entusiasmul acesta ne încântă pe noi, marinarii bătrâni, dar, din păcate, numai atât şi formele legale nu-s deajuns. Mai trebue şi ucenicia marinărească, teoretică şi practică. Fie cu *rame* (lopeţi), fie cu *vele* (pânze), o călătorie chiar numai dela Sulina la Constantinopole cere cunoştinţe de manevrare, de navigaţie, de meteorologie, de climatologie şi mai ales antrenament. Numai entusiasmul pune pe îndrăsneţii navigatori în situaţia tinerilor constănţeni care au fost pescuiţi în larg aproape morţi de foame.

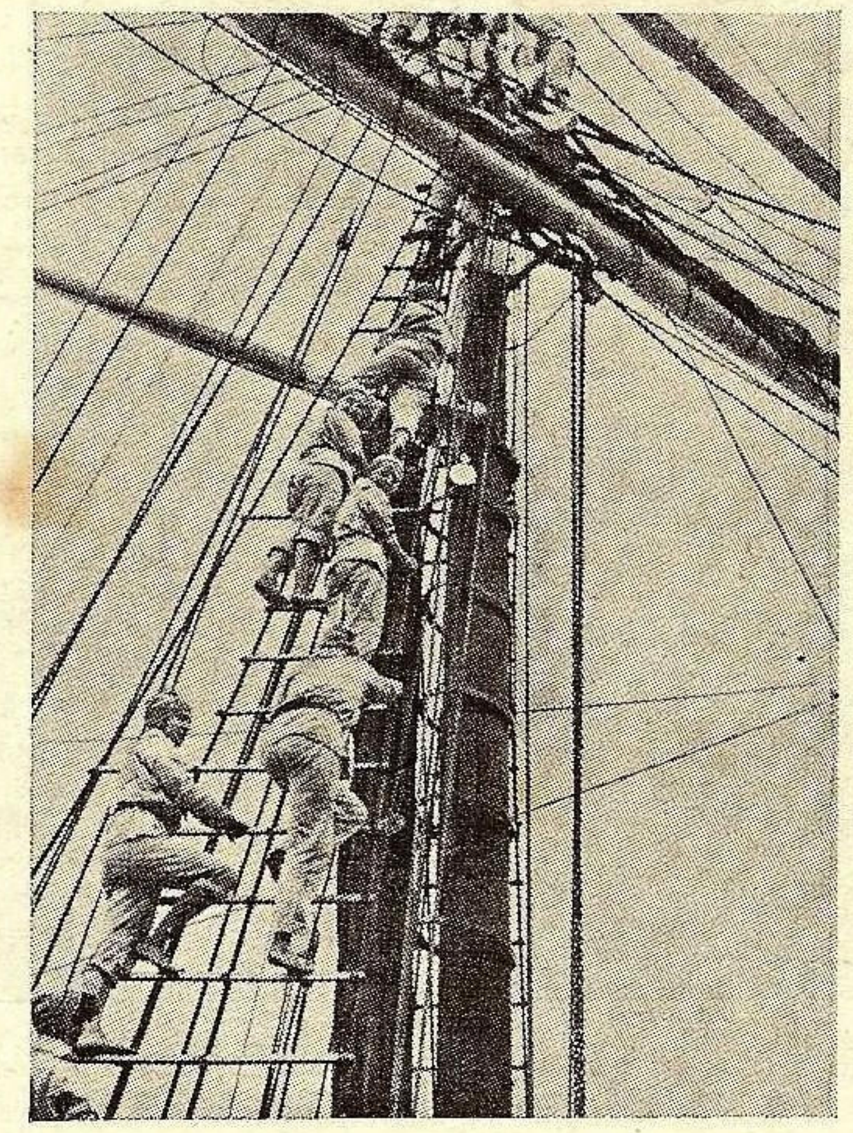
Intr'un număr trecut arătam organizarea unei şcoli americane pentru formarea tinerilor: cursurile practice şi teoretice durau doi ani, sub conducerea unor marinari încercaţi.

Acum vom vorbi de una franceză în care fetele bogate, înainte de a se urca pe propria lor barcă, coter sau yacht, fac ucenicia asprei meserii de marinar pe un vas cu pânze *Alcyon,* comandat de căpitanul de marină *George Hebert.*

„Alcyon" e o goeletă cu trei catarge, deci ceva mai mare decât *„Mircea"* al nostru. Reşedinţa o are la Deauville, port şi staţiune balneară prea bine cunoscută.

Ucenicile, toate din familiile instărite, reuşesc cu voioşia tinereţii să învingă toată greutăţile vieţii de bord. Partea cea mai grea e să se deprindă a *umbla cu picioarele goale.* Dacă pe puntea curată şi bine raschetată, — frecată cu lopeţele de cauciuc, — lucrul e uşor şi plăcut, urcatul însă în arboradă pe tăioasele *grisele,* — treptele de fringhie, lemn sau oţel, — şi pe jucăuşele *ţapapii,* — fringhii întinse sub vergi, pe care marinarii se sprijină cu picioarele, spre a lucra la înfăşuratul velelor, — pe vântul cel mai turbat, e usturător, mai ales la început.

Cu timpul talpa se îngroaşe, laba devine flexibilă, ca la maimuţe degetele picioarelor, în special cel mare, se desvoltă ca la cei lipsiţi



Sus... gabierele!

de mâini. Pentruca piciorul să nu ia proporţii mari şi să împiedice *„gabierele"* de pe *Alcyon,* de a dansa cu pantofiori, în program e prevăzut o oră de... mers încălţat!

La început bietele ucenice sunt cam speriate de sutele de *manevre,* fringhiile care servesc la întinsul, strânsul valelor, îndreptatul vergilor: *scote* şi *contrascote, fungi* şi *cargafungi, mure* şi *braţe,* de fiecare pânză, de fiecare bord şi de fiecare arbore câte două-trei perechi. Cu timpul însă le învăţă de ajung ca noaptea, cu ochii închişi, să pună mâna şi să tragă de manevra cu care se execută comanda dată.

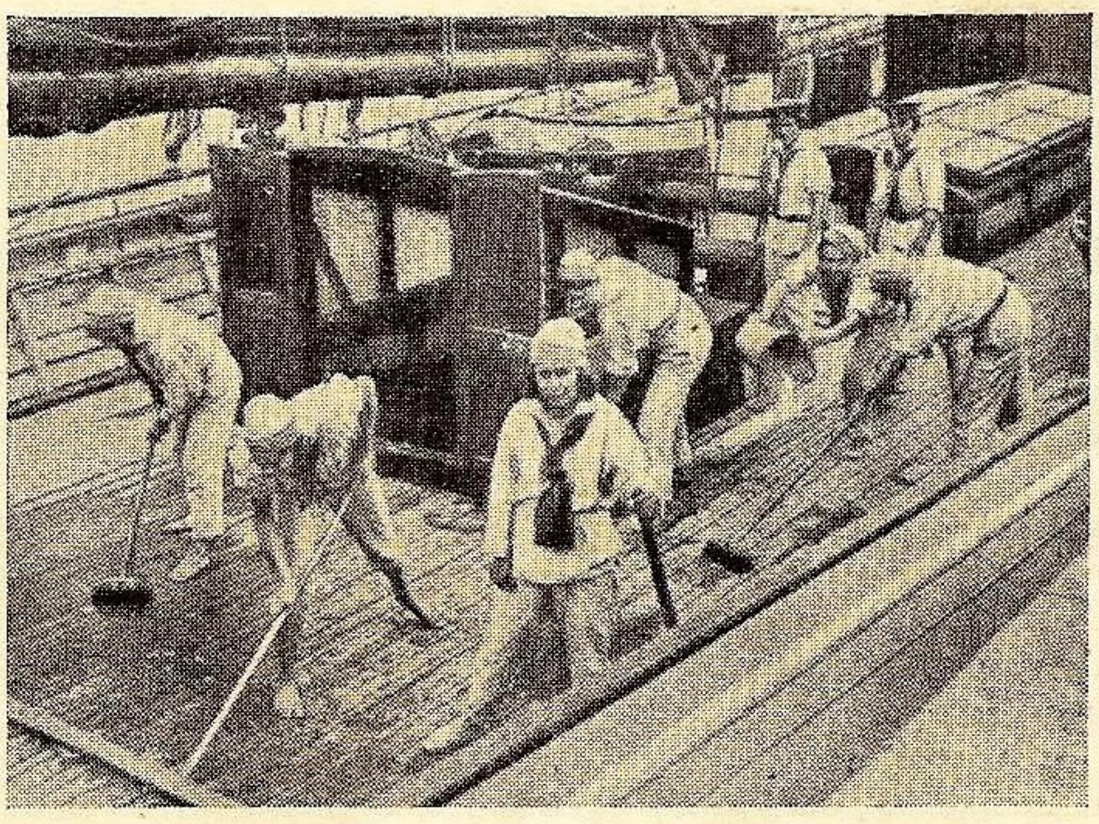
Ideia căpitanului Hebert a prins şi numărul cererilor de înscriere depăşeşte pe acela al locurilor. E şi firesc lucru: dacă pentru pasagerul grăbit navele mecanizate au înlocuit pe cele cu pânze, — pentru cel care caută doar plăcerea călătoriei în largul mării, cele cu pânze vor rămâne încă în picioare.

Pânza formează *muşchii,* — trebue să tragi la fringhii ori de câte ori schimbi de drum sau se schimbă vântul.

Pânza formează *ochiul:* vântul e un *cal* capricios, îşi schimbă des şi puterea şi direcţia. Marinarul trebue să aibă ochiul ager, să-i

ghicească intenţia şi să-i schimbe *hamul,* — pânza, — ca să fugă *carul,* — nava, — încotro voim şi fără răsturnare.

Pânza formează *hotărârea :* ori ce manevră, fie de schimbare de drum, fie de eşire din port ori de acostare, trebue făcută energic şi la timp, fără şovăire. La un vas cu motor se mai pune maşina înainte ori înapoi, dacă am stopat prea de vreme ori prea târziu ; la pânză maşina înainte ori înapoi nu există, vântul de nu-l stăpâneşti, te stăpâneşte.



Viitoarele căpităneşe la spălatul punţii.

Pânza formează *caracterul :* pe cei nerăbdători îi potoleşte, îi face răbdători ; pe cei egoişti îi face altruişti, — toţi sunt ameninţaţi de aceleaşi primejdii ; pe ori care îl face sobru, atent, vioi, vesel, bun tovarăş, desvoltând astfel spiritul de solidaritate.

Pe toţi îi face sănătoşi, îi face oameni, la şcoala naturii, de care o falşă civilizaţie mecanizată ne-a îndepărtat.

Deci : luând exemple din cele mai de sus, toţi iubitorii mării şi doritorii de aventuri să treacă mai întâi prin ucenicia mării, dacă vor să-şi împlinească visul.

Moş Delamare

Ne trebuesc noui tancuri petrolifere

Iată o problemă vitală a transporturilor noastre maritime.

In prezent avem numai patru vapoare tancuri, sub pavilion românesc, care transportă produsele noastre petrolifere în străinătate.

Primele trei sunt ale societăţii *„Steaua Română"*, o societate care are circa 20 ani de activitate şi anume :

Oltenia de construcţie nouă, de 9.500 tone şi 36 oameni echipaj, comandat de căpitanul Dimitriu Alexandru, care şi-a făcut cariera în marina engleză ; — al doilea *Steaua Română* de 7.700 tone şi 36 oameni echipaj, comandat de căpitanul Niculescu Radu, care şi-a făcut cariera în marina noastră comercială şi al treilea e *Principele Barbu Ştirbey* de 4.000 tone şi 32 oameni echipaj, comandat de căpitanul Diaconescu Nicolae, fost ofiţer în armata de uscat, căruia i-a plăcut mai mult viaţa marinărească de cât cea de pe uscat şi a devenit astfel marinar.

Ultimul tanc e *Palpetro,* un vapor vechiu de 800 tone, al societăţii *Palas,* comandat de Lt. Comandorul de rezervă din Marina Militară, Iosef Victor.

Inainte de războiu, cargobotele noastre lucrau şi scoteau dificitele pe care le produceau vasele postale.

Astăzi aceste cargobote de abia îşi scot cheltuiala lor şi de multe ori stau legate la cheiu din lipsă de încărcătură, producând pagube, iar vasele poştale şi-au mărit deficitul.

Soluţiunea ar fi, după unele păreri, ca pentru Serviciul Maritim să se procure cel puţin 5 tancuri petrolifere, de diferite tonaje şi poate atunci situaţia s'ar schimba.

Venitul acestor tancuri petrolifere ar acoperi complect toate cheltuelile cargobotelor şi a postalelor, iar Serviciul Maritim ar avea chiar excedente.

S'ar ivi obiecţiunea că aceste vapoare costă scump şi ţara actualmente nu poate suporta această cheltuială.

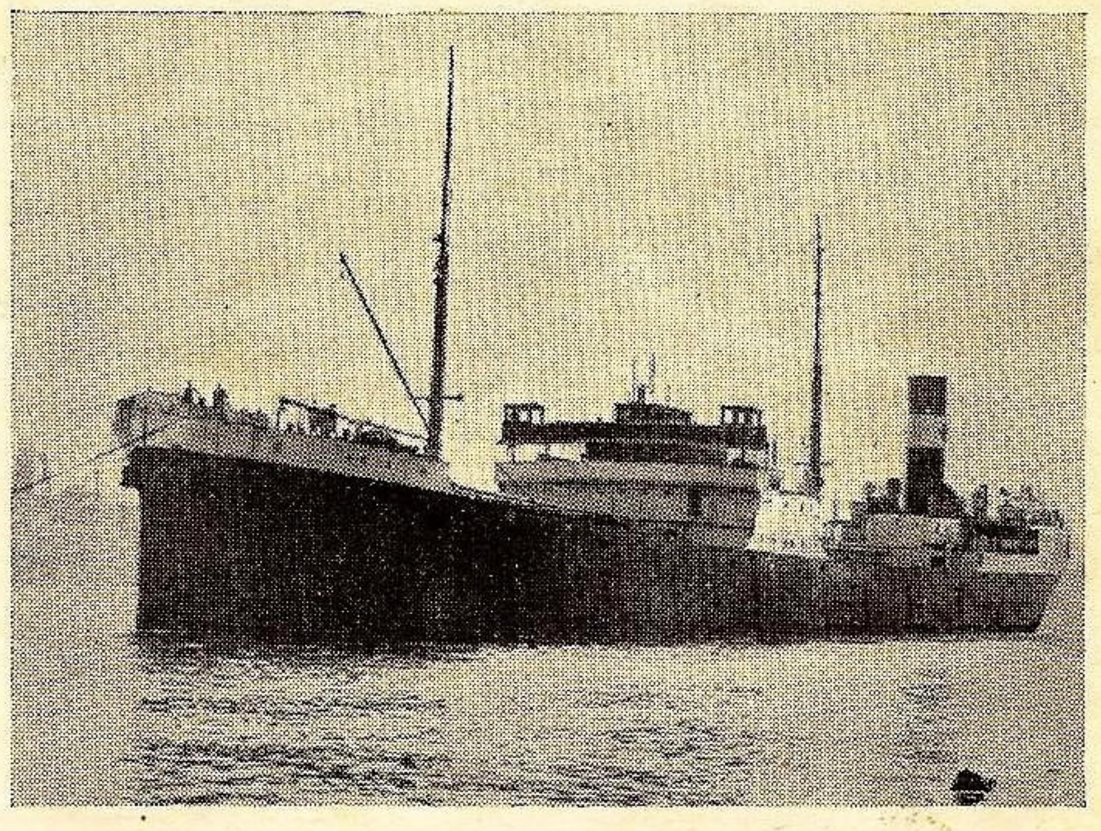
Soluţia însă dacă s'ar studia cu bunăvoinţă, este realizabilă : tancurile se pot comanda pe credit, achitându-se costul construcţiei treptat din veniturile produse.

In astfel de condiţiuni a fost construit şi vaporul *Oltenia,* al cărui cost trebue să fie de mult achitat.

Toate societăţile noastre petrolifere, transportă produsele lor cu vapoare străine, dacă însă am avea şi mai multe tancuri petrolifere, este exclus ca ele să nu transporte produsele noastre.

Nici unul din vapoarele societăţii Steaua Română, de când au pavilion românesc, nu a fost legat la cheiu din cauză că nu avea marfă, pe când aceasta se întâmplă foarte des la cargobotele noastre ; din cauza pavilionului românesc, ele de multe ori au trecut la încărcare înaintea altor vapoare străine.

Ruşii apreciind că tancurile produc mai mult câştig, au comandat nu de mult 40 astfel de vapoare.



Vaporul-tanc „Oltenia".

S'ar da astfel posibilitatea atâtor ofiţeri destoinici din marina noastră comercială să avanseze ; astăzi, din lipsă de valoare, ei îmbătrânesc într'un post inferior capacităţii lor .

De asemenea s'ar rezolva în parte şi întrebuinţarea marinarilor români, care de multe ori rămân neangajaţi.

Maestru Militar de Marină C. ELEFTERIU

Sextant „rumba"

Dacă *rumba* e un dans pe care nu cred să fie marinar care să nu-l danseze, chiar fără să fi navigat prin meleagurile de unde a fost introdus, totuşi sunt prea puţini marinarii care ştiu că locuitorii de prin acele ţinuturi au fost vechi şi neîntrecuţi marinari ce foloseau chiar navigaţia astronomică.

Instrumentele de pe acele vremuri nu atinsese perfecţiunea celor de azi, sextante cu orizonturi artificiale sau cu raze infra roşii, dar, aceasta nu împedică pe ofiţerii moderni să se servească de ele.

Fotografia noastră ne înfăţişează un ofiţer de pe pasagerul *City of Los Angeles* măsurând între Hawai şi California cu un asemenea

sextant făcut dintr'o tigvă din cele cu care şi pe la noi se cară apă sau lapte.

Cu mult înainte ca Columb să fi străbătut Atlanticul, baştinaşii insulelor Samoa cutreerau oceanul servindu-se de acest sextant primitiv, cunoscut de mii de ani şi considerat ca sacru. Doar preoţii ştiau cum să se servească de el şi de tablele care-l însoţeau. In orice călătorie mai lungă se îmbarca şi un preot.

„Sextantul" acesta se umplea cu apă până aproape de gură, care era prevăzută cu patru găuri: când nu se păstra orizontalitatea, apa curgea prin ele. Tot găurile serveau atât pentru *relevmente* (vizări) la steaua polară sudieă cât şi pentru măsurarea înălţimilor.

Chiar după apariţia sextantelor, exploratorul *Jamas Cook*, povesteşte că a plecat din Figi înaintea unei alte corăbii indigene şi când după câteva luni de călătorie a ajuns la Havai, *cu ajutorul sextantului*, a găsit deja în port corabia figiană, al cărei căpitan se servise de *tigva sacră!* Figianul plecase cu o săptămână în urmă şi ajunsese cu două zile înainte! *Moş Delamare*

Clubul sportiv „Marina" din Constanţa

Incă înainte de anul 1928 se înfiinţase o echipă de foot-ball a Marinei, la Constanţa, care se constituia însă periodic, pentru a face faţă numeroaselor provocări ale echipelor ce veneau cu diversele escadre sau nave de războiu străine în apele noastre.

Ideia de a organiza după regulamentele Federaţiei Române de sport o echipă proprie şi definitivă a Marinei, a fost a regretatului Lt.-Comandor Vladimir Georgescu. Animator şi realizator entuziast el strânse în jurul său câţiva tineri ofiţeri, îi stimulă, şi mai mult prin puterea însufleţirei decât a mijloacelor materiale, creiă Clubul Marina, alegând ca preşedinte pe Cpt. Comandor Schmidt Victor.

In toamna anului 1928 Primăria Municipiului Constanţa concesionă Clubului Marina aproape o pătrime din fostul teren al grădinei publice. Se alese imediat cu comitet sub conducerea Lt. Comandor Georgescu, şi ca din pământ ieşiră două bune terenuri de teniss, dintr'un maidan plin de bălării şi gunoaie. Anul următor, 1929, terenurile se organizară din primăvară. Fu adus din Bucureşti un antrenor, se ridică un pavilion închis, o tribună acoperită, se mai făcură încă 3 terenuri, astfel că toamna acestui an găsi întregul teren concensionat de Primărie, transformat într'un mare stadion, de tennis, cu 5 terenuri perfect utilate, tribune, apă, lumină şi tot materialul necesar practicărei acestui sport.

In scurt timp acest club ajunse una dintre cele mai puternice formaţii din localitate şi din ţară.

Interesul Federaţiei de tennis pentru grupările din Constanţa creşte, se organizează campionate locale foarte interesante şi animate. Clubul face sacrificii pentru interesul sportiv şi spectaculos al acestor reuniuni. Secţia de foot-ball bate pe semifinalista campionatului Naţional de foot-ball, „Dragoş-Vodă" din Cernăuţi, reuşeşte un match nul, moralmente câştigat, cu „Venus" campioana României în acel an. Tot odată primeşte admirabile oferte dela Deva, Cluj, Timişoara, Cernăuţi şi echipa Arsenalului din Cairo aflată în turneu prin ţară.

In toamna 1929 şi primăvara anului 1930, Clubul trece prin greutăţi financiare, cauzate în special de marele avânt pe care-l luase la început. Totuşi secţiile acţionează neîncetat, prin antrenament şi matchuri.

In 1930 luna Noembrie, Federaţia de Box Română, înfiinţează la Constanţa o Regiune de Box. Clubul Marinei imediat înfinţează un comitet care într'o lună angajând doi campioni naţionali ca profesori, antrenează cele mai de seamă elemente civile şi militare din oraş, în sala sa de sport perfect utilată cu cele necesare boxului. Pentru indicarea campionilor Regionali, clubul angajează la început sala Bazei Navale, apoi sala unui cinematograf din Constanţa, unde au loc zece gale de box, săptămânale. Aceste gale s'au bucurat de un succes technic desăvârşit, de un succes material mulţumitor, şi de un succes de propagandă imens, săil arhipline de tineret sportiv care-şi întrebuinţa astfel mai inteligent timpul, decât bătând bulevardurile oraşului, Duminica dimineaţa.

In luna Noembrie 1931 trei campioni constănţeni membri ai clubului Marina pleacă la Bucureşti, toţi ajung până la semifinalele campionatului Naţional amatori, iar unul este câştigătorul de justeţe al matchului final pentru campionatul Naţional la categoria semimijlocie.

La începutul anului 1931 Clubul Marina funcţionează cu trei secţii: foot-ball, tennis şi box. In primăvara acestui an, se întâmplă nenorocitul eveniment al morţii Lt. Comandor Georgescu Vladimir, lovitură grea pentru marină, Clubul Marina şi tineretul sportiv constănţean pe care-l organizase şi care-l adora. Această dispariţie nu desnădăjdueşte conducerea clubului, care dintr'o îndoită datorie de educaţie sportivă şi de memorie către cel dispărut, îşi înoeşte puterile.

Pe terenul secţiei de tennis ia naştere un teren de wolley-boll, joc foarte gustat de membrii clubului. Pe acest teren se permite accesul elevilor şi elevelor de liceu, care în orele de gimnastică cât şi în cele libere au gratuit posibilitatea rară la Constanţa, de a practica sport în aer liber. Se instalează o platformă de dans la tennis, se reorganizează sistemul încasărilor şi administrarea terenurilor.

Secţia de foot-ball antrenează şi numără succese, secţia de box antrenează.

In luna Iulie au loc concursuri naţionale de natatie la Brăila. Cum Marina posedă cele mai strălucite elemente, antrenate pentru concursurile anuale tradiţionale, Clubul Marina numeşte un comitet şi înfiinţează a patra secţie a sa, secţia de natatie. Cei mai buni înotători din Marină sunt transportaţi şi antrenaţi la Galaţi pe cheltuiala şi sub supravegherea technică a Clubului.

Rezultatele sunt uimitoare : Marina se clasează prima dintre toate cluburile concurente (Ardeal, Bucureşti, Brăila).

Toate concursurile individuale şi pe club sunt câştigate de Clubul Marina. Toate cupele, şapte la număr, intră în posesia clubului.

Ziarele sportive fac manifestaţie noului club.

Toamna anului 1931 întrerupe activitatea Clubului Marina ; ca ultimul eveniment, frumoase succese ale echipei de foot-ball. In acest an, în luna Iulie clubul Marina, prin echipa sa de foot-ball, realizează cel mai mare succes al său dela înfiinţare, cât şi un frumos succes internaţional pentru ţară : deplasată cu ocazia voiajului Distrugătoarelor noastre la Malta, susţine două matchuri : la Siracuza cu echipa reprezentativă a regiunii şi la Malta cu puternica echipă a escadrilei Engleze.

Este învinsă la Siracuza cu onorabilul scor de 2—3. Invinge la Malta cu categoricul scor de 3—1. Aceste rezultate sunt foarte eloquente în ceiace priveşte valorile pregătirei technice a echipei Clubului Marina. A. S. R. Principele Nicolae felicită în parte echiperii.

Este consacrarea unei munci a unor elemente modeste, care înalţă rasa noastră în faţa streinilor, în tăcerea admirativă a publicului Italian şi Englez, mai eloquentă decât orice manifestaţie sgomotoasă.

In rezumat : ideia a isvorît dintre cei ce fac sport, jucătorii sunt soldaţi, maeştri şi ofiţeri, înfrăţiţi în ritmul sănătos şi sincer al sportului. Conducătorii sunt dela Sublocotenent până la Comandor şi activează real cu mintea şi cu braţele pentru club.

Foloasele practicării sportului sunt demonstrate şi susţinute de autoritatea necontestabilă a unor persoane de mare cultură pedagogică. Naţiunile conştiente dau o importanţă crescândă acestei probleme de educaţie fizică.

O colectivitate de tineri nu trebuie lăsată să lâncezească fiziceşte ; energiile interne a acelei colectivităţi trebuie să acţioneze pentru a eşi din această lâncezeală către care duce viaţa socială a oraşelor. Sporturile se fac colectiv, deci organizat ; o organizare sportivă este necesară cu atât mai mult cu cât educaţia fizică este o armă cu două tăişuri, iar marea massă a acelor ce o practică şi nu-i cunosc latura rea, are nevoie de conducere.

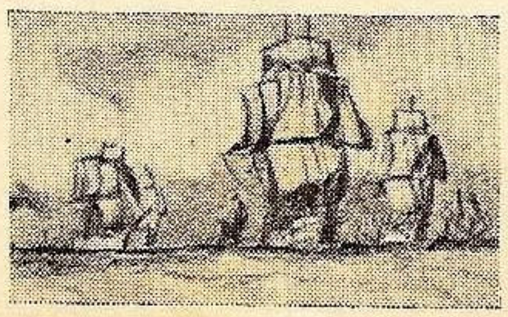
Sportul dă încredere în sine, curaj, spontanietate, spirit de asociaţie, de conlucrare şi camaraderie.

Sportul dă voioşie, dă râsul sănătos fizic, atât de greu de determinat de întâmplările grele ale zilelor. Sportul dă sănătate şi întărire fizică. Acestea sunt elemente conţinute în noţiunea de soldat şi nicăieri ca în armată nu se pot dobândi, căci în această ocazie este adunat marele element de bază al unei naţiuni. In alte ţări, statul organizează şi obligă sportul în armată.

E îmbucurător că în Marină, a luat naştere spontan, acest club sportiv al ofiţerilor, maeştrilor şi soldaţilor din marină care este în plin progres. Ideia şi avântul imprimat de regretatul Lt. Comandor Georgescu a dat frumoase roade.

Secret. Gen. al Clubului „Marina"

M.



Pe marginea cărţilor

CARTEA LUI YOSHUA SLOCUM

Voiajul de circumnavigaţiune al lui *Alain Gerbault,* terminat cu bine acum doi ani, a făcut să iasă din uitarea în care căzuse o figură interesantă : căpitanul *Joshua Slocum,* primul care, singur la bordul unei minuscule nave, a reuşit să facă ocolul globului.

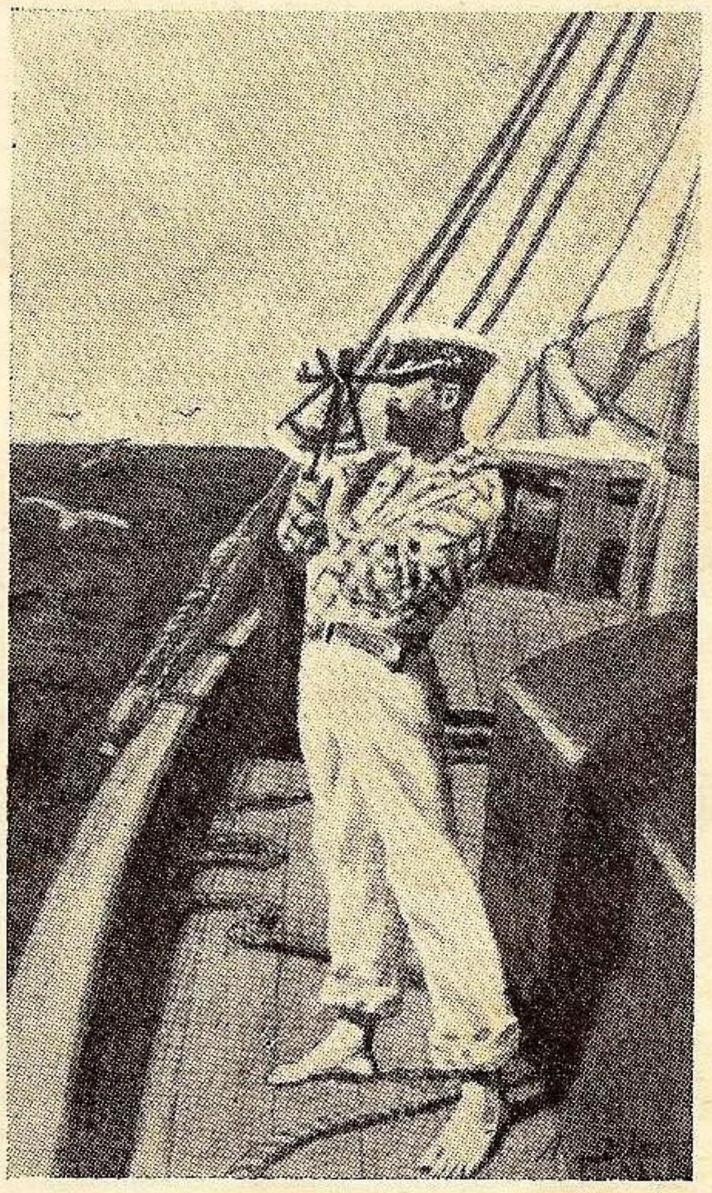
Acest căpitan trebue să fi fost în multe privinţe un om în adevăr remarcabil.

Pe lângă neîntrecute calităţi de marinar, dovedite în numeroase ocazii, era de o mare modestie şi poseda un necontestat talent de scriitor.

Cartea sa *„Sailing alone around the World"* în care îşi povesteşte călătoria, conţine multe lucruri şi observaţii interesante.

Scrisul său izbeşte prin uşurinţă şi humor, fără repretări inutile şi detalii plictisitoare.

După Slocum, nimic n'ar fi mai simplu ca ocolul pământului. Nu găseşte nici un merit în executarea acestui voiaj.



Capitain Yoshua face observaţii.

„Capitain Joshua", cum i-se spunea, era de origină canadiană, naturalizat însă cetăţean al Statelor-Unite. Navigase pe toate mările, începându-şi cariera ca simplu marinar. Locuia la Boston şi făcea parte din rasa viguroasă de marinari din Massachusetts care a dat atâţia constructori, armatori şi echipajele faimoaselor *clippere,* ce mergeau în China, cât şi pe neobosiţii vânători de balene, descrişi de Edgar Poë.

In 1887, naufragiind pe coasta Braziliei, cu nava sa *Aguidneek* se reîntoarse în Statele-Unite cu o barcă construită de el singur din sfărămăturile navei şi din lemnele găsite pe coastă.

Barca aceasta o numi *Libertade* şi avea velatura curioasă de *sampan* chinez. Voiajul fu executat în 55 zile, parcurgând distanţa de 5510 mile numai în tovărăşia fiului său Victor, care îi servise ca secund pe *Aquidneck.*

Peste câţiva ani, apucat de nostalgia călătoriilor solitare, căută o navă să corespundă intenţiilor sale. Găsi la Fainhaven, în Mas-

sachusetts, un vechi *sloop* de pescuit, de vre-o 12 metri, uitat de Dumnezeu şi de oameni la coastă, într'o stare de plâns.

In treisprezece luni de muncă, şi cu o cheltuială de 554 dolari, Slocum îl refăcu aproape complect, şi-l botează cu numele de *Spray*.

Slocum îşi pusese toată nădejdea în el şi „Spray" nu l-a trădat. Pe prima pagină a registrului de vizite a navei un prieten a scris: *„Spray"* se va reîntoarce!" şi Slocum a crezut ferm în această profeţie.

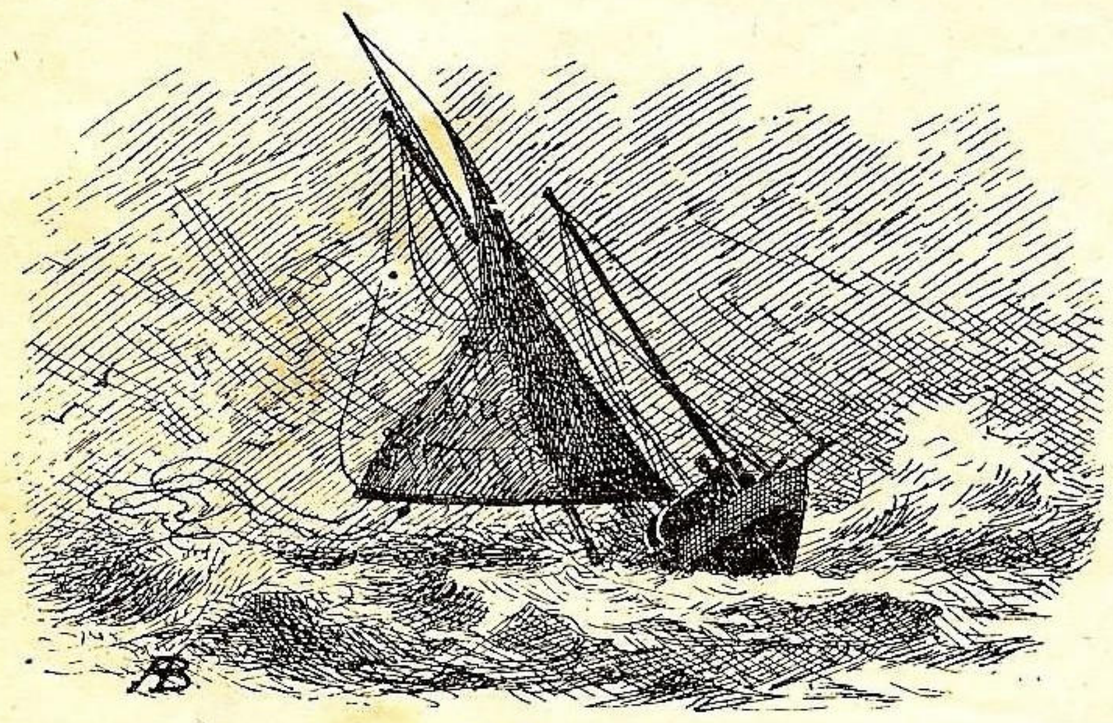
Călătoria a început-o plecând în Aprilie 1895 din Boston. Făcând o mică escală în Azore, ajunse după o lună în Gibraltar. In drum avu ocazia să observe remarcabilele calităţi ale lui „Spray". Nu îmbarca un strop de apă; îşi menţinea drumul, fără să se abată, deşi nu avea pe nimeni la cârmă, chiar cu vânt din pupa.

Această calitate l'a impresionat mult pe Slocum, care fiind cam înclinat spre superstiţii, dealtfel ca orice bătrân marinar din generaţia lui, avu o viziune ciudată.

După plecarea din Azore, având febră în urma unei indigestii, culcat în cabină, i-se păru că vede la cârmă un om în haine de pirat ce-i spuse:

„Eu sunt pilotul depe *Pinta* (una din caravelele lui Columb), venit să te ajut. Dormi fără grije, o să conduc eu barca deacum pe timpul nopţii". A doua zi băgă de seamă că, deşi timpul fusese foarte rău „Spray" nu se abătuse deloc din drum.

De altfel, tot timpul voiajului, după traversade de zeci de zile, Slocum reuşi să aterizeze precis în punctele dorite, fără erori cât de mici.



Yachtul lui Slocum.

Intre Thursday Island şi insulele Keeling, drum de 2700 mile, ce-l făcu în 23 zile şi deşi nu stătu la cârmă decât trei ore, insula în care voia să ajungă, având numai câteva mile lungime îi apăru drept în prova.

Dacă vom mai adăoga că Slocum nu poseda nici un cronometru, ci numai un deşteptător de tinichea, căruia îi mai pierduse şi minutarul, trebue să recunoaştem că ori el era un marinar cum nu se mai găsesc azi, ori e adevărată istoria cu... pilotul *Pintei*.

Ajuns la Gibraltar, îşi schimbă planul iniţial care era de a-şi continua drumul spre Est prin Mediterana, şi se îndreptă spre America de Sud, astfel că voiajul său începe cu o dublă trecere a Atlanticului.

Deşi ajunse la Magellan în epoca verei australe, totuşi găsi o vreme mizerabilă. Se ştie că vânturile dominante în această regiune sunt cele de Vest şi velierele pierd uneori mult timp să străbată strâmtoarea.

Astfel lui Wallis cu *Dolphius* (1767) i-a trebuit patru luni, lui Bougainville 51 zile.

Sunt cunoscute aci primejdiile stâncilor, curenţilor şi ceţurilor veşnice. Recentul naufragiu al lui *Monte Cervautes* e încă proaspăt în mintea marinarilor.

După eforturi care durară două luni, după-ce fusese silit să se întoarcă de câteva ori înapoi, reuşi să iasă în Pacific, îndreptându-se spre Juan Fernandez, unde ajunse după 15 zile.

Cât timp stătu prin apele temute ale Ţării de Foc nu eşea niciodată la uscat nearmat, iar noaptea avea grijă să împrăştie pe punte ţinte de tapiţer, pentruca indigenii ce ar veni la bord să-se înţepe. Găsind între resturile unui naufragiu mai multe butoae cu seu, le luă la bord, vânzându-le mai târziu cu profit.

După o escală în insula lui Alexandru Selkirk (alias Robinson Crusoe), căruia îi vizită peştera, se îndreptă spre Samoe unde ajunse după o traversadă de 72 zile.

Slocum spune că în acest timp nu s'a prea condus după observaţii astronomice, ci mai mult îl servi simţul lui marinăresc. Vechiul său sextant îi ajută să constate că o tablă întreagă de logaritmi era greşită. Nici după indicaţiile lochului nu se prea lua, acestea trebuind corectate. Elicea lochului, avea lipsă dealtfel două aripi, rupte probabil de un rechin.

Se odihni mai mult timp la Apia, în Samoa, unde avut timp să observe obiceiurile blânde ale indigenilor, descrise de toţi călătorii.

Acolo cunoscu pe văduva marelui scriitor Stevenson, care-l conduse la proprietatea sa Vailima, ce-i apăru ca un rai.

Plecă din Samoa în August 1896 şi după 42 zile de furtuni succesive, trecând la Nord de Fidji şi la Sud de Noua Caledonie, ajunse în Australia, la Neweastee. Vizită pe rând Sidney, Melbourne şi Tasmania revenind apoi spre Nord.

Fu peste tot bine primit, ţinu în câteva locuri conferinţe; cu multă modestie afirmă că dacă nu era lumea atât de orbită de voiajul lui ar fi meritat să fie fluerat. Numai la Melbourne, deoarece căpitănia l'a pus să plătească taxele de port, a impus şi el la taxă pe cei ce-l vizitau pe „Spray", iar când a observat că se fac mai rari curioşii, a prins un rechin şi l'a expus în schimbul unei taxe de „six pence".

Navigă spre Nord, între coasta australiană şi marea barieră de corali, zi şi noapte printre stânci şi curenţi. „Spray" atinse o singură dată fundul scăpând însă nevătămat.

După scurte escale ca Bird Island şi Thursday se îndreptă spre insulele Keeling, sau Cocos, făcute mai târziu cunoscute prin eroicul sfârşit al lui „Emden".

Drumul era Vest adevărat şi „Spray" îl ţinu „ca pe aţă", fiecare înălţime meridiană îi indica lui Glocum latitudinea constantă de 10° 25' S.

Dela Keeling se îndreptă spre Mauriciu, făcând o mică escală în insult Rodriguez, unde fu luat drept... *Antechrist*.

La Mauriciu stătu puţin timp şi fu bine primit în toate cercurile.

In Africa de Sud se bucură de o primire entuziastă. In toată presa nu conteneau laudele la adresa îndemânării marinăreşti a „căpitanului şi echipajului lui *„Spray"*.

La Durban cunoscut pe celebrul explorator Stanley, care se arătă foarte mirat că *„Spray"* nu are mai multe compartimente etanşe, şi-i puse ciudata întrebare:

„Ce te faci dacă un peşte spadă te atacă şi-ţi sparge coca!" La care Slocum nu găsi altceva mai bun de răspuns decât: „In asemenea cazuri e de recomandat a dezarma asemenea peşti agresivi luându-le spada".

Cele 800 mile, până la Captown, ce străbătu pe timp rău şi vânturi de Vest, dublând temutele capuri Agulhas şi Buna-Speranţă. La Cap se odihni trei luni, şi andocă pe *„Spray"*. Vizită Kimberley Iohanesburg şi Pretoria, cunoscând şi pe preşedintele Transvaalului Krüger. Acesta, deşi om foarte cult, nu voia să admită că pământul e rotund. Păstra credinţa că e plat; aşa că atunci când îi fu prezentat Slocum cu recomandaţia că: „a navigat în jurul pământului". Krüger corectă foarte rece: „Asta e imposibil! Vrei să zici pe pământ!"

In Martie 1898, *„Spray"* părăsi Africa de Sud şi se îndreptă spre Sf. Elena la care ateriză iarăşi în mod remarcabil. Aici vizită lo-

cuinţa lui Napoleon. Guvernatorul ştiindu-l om curajos îi dădu o cameră de culcare în care se zicea că umblă stafii.

La plecare îmbarcă şi o capră, care-i făcu tot felul de pagube, mâncându-i hărţi nautice şi pălării de pae.

La prima escală, la Ascension, se grăbi să o debarce. Acolo nu voia nimeni să creadă că e singur la bordul lui *„Spray"* şi ca să se convingă, ofiţerii garnizoanei afumară cu pucioasă sloopul ca să iasă la lumină, oricine ar fi ascuns la bord.

Dela Ascension plecă la 8 Mai 1898 ajunse în punctul prin care trecuse la 2 Oct. 1895 lângă Fernando de Noronha, continuându-şi drumul spre patrie. Intre timp isbucnise războiul Hispano-American şi Slocum era să fie capturat de crucişetoarele spaniole.

In mare întâlni chiurasatul „Oregon", vas amiral al flotei americane, care-l salută scoborând de trei ori „Stars and Stripes" (Pavilionul naţional). Făcu scurte escale la Grenada şi Antigoa în Antile unde ţinu conferinţe asupra voiajului său.

După ce trecu capul Hatteras, tocmai când era mai aproape de ţintă, avu parte numai de timp rău. O perioadă de calm îl ţinu pe loc mai multe zile, apoi o tornadă grozavă ce devastă şi New-Yorkul, îl întâmpină la traversul lui Fire Island şi-l sili să stea la capă cu ancoră de derivă.

Ajunse totuşi cu bine la Newport, după o lipsă de trei ani, două luni şi două zile, în care timp străbătuse mai mult de patruzeci şi şase mii de mile, traversând de trei ori Atlanticul, odată oceanele Pacific şi Indian şi dublând America pe la Sud, lucru neînfăptuit până la el şi nici după el de nici un navigator solitar.

Cele mai grele împrejurări prin care a trecut, după spusele lui, au fost: odată pe coasta Braziliei, când *„Spray"* eşuând, Slocum a căzut în apă şi era să se înece căci nu ştia să înoate; altă dată la insulele Cocos, când fiind în larg într'o pirogă cu un localnic, descoperi că acesta e canibal.

„Pentru a reuşi, îşi închee Glocum povestirea, trebue să ştii bine ce ai de făcut, să fii gata la orice împrejurare. Examinând bine ce m'a condus la succes, găsesc o garnitură (şi nici ea prea complectă) de scule de tâmplărie, un ceas de tinichea şi câteva ţinte de tapiţer. Dar ceeace cântăreşte mai mult ca toate, este experienţa câştigată în anii de navigaţie, în care am învăţat cu temei legile lui Neptun, pentruca apoi să mă călăuzesc cu sfinţenie după ele, când am trecut singur oceanele".

Acest adevărat marinar, ce poate fi socotit între cele mai remarcabile figuri ale navigaţiei cu vele, a avut un sfârşit demn de viaţa sa.

Câţiva ani după terminarea călătoriei, cuprins de dorul orizonturilor nesfârşite, a plecat iarăşi.

Cum s'a pierdut în ceţurile Atlanticului nu se ştie.

Nici până azi, vreo urmă sau vreo epavă n'au arătat sfârşitul credinciosului *„Spray"* şi al bravului său comandant.

Mareea n'a voit să-l dea uscatului nici după moarte pe cel ce-i aparţinuse ei tot timpul vieţii.

CĂLIN.

Volumul Comemorativ al C. E. D.

D. ministru *Conţescu,* distinsul şi neobositul delegat al României în Comisia Europeană a Dunărei, a adus la Bucureşti câteva numere din volumul comemorativ al C. E. D. editat la Paris. O valoroasă materie documentară e prezentată într'o voluminoasă carte, adevărată operă de artă grafică.

Despre această preţioasă lucrare care ne dă o pagină din *Istoria Dunărei* ne vom ocupa pe larg.

A apărut No. 3 din revista: *Pescăria şi Piscicultura* cu următorul sumar:

Editorial; Studii şi Lucrări. Aparatele digestiv, respirator şi circulator la peşti, de Dr. P. P. Daia; *Chestiuni technice:* Conservarea plăşilor, de Ing. Iosif Ionescu-Muscel; *Colţul pescarului cu undiţa:* Cleanhul, de G. Empire (Trad. L. D.); *Tribuna liberă:* Dările de seamă ale P. A. R. I. D-ului (urmare), de U. S. A.; *Statistice:* Cota preţurilor peştelui pe luna Februarie, 1932; *Diverse şi Informaţiuni:* Ştiri, reviste, cărţi, etc.

Revista Ligei Bulgare. Am primit la redacţie Revista Ligei Bulgare, în noul format, asemănător cu al revistei noastre.

Are o bogată şi variată materie cu numeroase ilustraţii. Felicităm pe conducătorii Ligei Navale Bulgare pentru activitatea care o desfăşoară îndrumând opera lor naţională pe calea progresului.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

AMERICA

Ţara reclamei. „Reclama sufletul comerţului" nu este o vorbă goală. Este o puternică realitate. In conferinţa naţională maritimă ce a avut loc în Ianuarie la Washington s'a discutat nevoia unei largi propagande navale în toate păturile sociale.

S'a hotărât înfiinţarea unui *„Permanent National Agency"* pentru propaganda marinei comerciale. I s'a aprobat un fond prim de 50.000 dolari din partea autorităţei:

Shiping Boord pentru propagandă.

ANGLIA

Din cauza crizei mondiale şi a restrângerei emigrărilor vapoarele de pasageri nu mai fac afaceri.

Ce-i de făcut?

Unele compănii de navigaţie a început să facă o întinsă propagandă de turism. Şi ca să atragă cât mai mulţi călători plimbăreţi, compania *Cunard* a decis să emită bilete de voiaj pe credit.

Călătorul plăteşte numai 25% când se îmbarcă, iar restul în 10 rate egale; al doilea vărsământ trebue făcut după 60 zile după îmbarcare.

Este o idee originală care trebue să dea de gândit şi Serviciului Maritim Român care, forţat de împrejurări, fatal trebue să ia o altă îndrumare comercială.

ITALIA

Se remarcă o creştere în căutarea vapoarelor-tancuri. Vreo 30 de asemenea vase cari zăceau dezarmate au reluat marea. Numeroase angajamente se fac pentru transporturi de petrolifere din Mexic, Rusia şi România.

TURCIA

Dintr'o extremă în alta. Până la războiu numai Turcii nu erau stăpâni în casa lor. „Turcul plăteşte" se zicea cu drept cuvânt. De când cu renaşterea şi europonizarea Turciei străinii numai pot mânca pâine acolo unde înainte mâncau cozonac.

S'a decretat că nici la o întreprindere — şi nici pe vapoarele turceşti — nu poate lucra nici un străin. Căpitan, ofiţer, mecanic, marinar, fochist şi hamal trebue să fie turc.

Or o fi atâţea turci pregătiţi pentru toate meseriile?

RIN-SALONIC

Pe vremea ocupaţiei Balcanilor, de către Puterile Centrale, în timpul marelui răsboi, fusese conceput de către germani un proect grandios, ce azi şi-l însuşeşte guvernul jugoslav şi doreşte să-l ducă la bun sfârşit. Se speră pentru această înfăptuire, în ajutorul financiar al unei mari puteri.

Este vorba, nici mai mult, nici mai puţin decât de creearea unui

drum navigabil între Dunăre şi Marea Egee prin canalizarea fluviilor Morava şi Vardar.

Lungimea acestui nou drum de apă ar fi de 610 km., lucrările ar costa mai mult ca un sfert de miliard mărci germane.

S'ar alcătui astfel o nouă cale navigabilă legând direct Salonicul de estuarul Rinului. Drumul dela Suez în Marea Nordului s'ar reduce prin aceasta dela şapte mii la trei mii de kilometri.

Intrebuinţarea sudurei electrice

Pe noul crucişetor „Algerie" în construcţie la Brest, a fost întrebuinţată într'o bună proporţie sudura electrică, suprimând la lipirea lamelor de bordaj încheierile cu nituri, permiţând astfel un mare câştig la greutate.

Acest sistem a fost în parte adoptat în construirea lui „Dupleix" şi în urma excelentelor rezultate obţinute s'a decis generalizarea sistemului pe „Algerie".

De curând a intrat în serviciu pe fluviul Mississippi cel mai mare remorcher fluvial din lume „Herbert Hoover" construit la Inland Waterwais Corporation, cu preţul de 500.000 lire sterline.

Caracteristicele sunt următoarele: lungimea 69 m., lăţime 13,26 m., pescaj 1,83 m.

Cu două motoare Dieeel de o putere de 2200 H. P. şi o greutate de 100 tone.

Localul maşinei situat la mijlocul navei este lung de 11,58 m. şi lat de 10,06 m., „Herbert Hoover" poate remorca o încărcătură de 10.000 tone cu o viteză medie de peste 8 km. urcând fluviul.

Revista Marittima

Din Ţară

Cercetaşii marinari la lucru

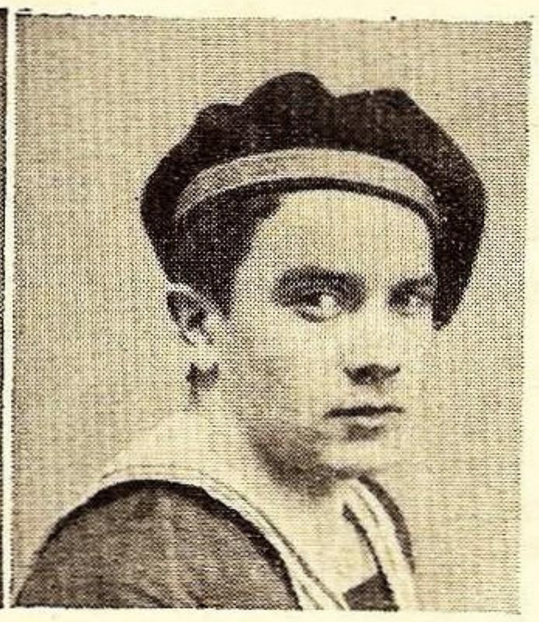
Iată cei trei cercetaşi cari s'au distins prin fapte de curaj şi umanitate, despre cari am scris într'un număr trecut al revistei noastre.

Reproducem frumoasa scrisoare a Comandantului Echipajului „Bega" din Cohorta „Principele Glad" (Timişoara).

Domnule Director,

Avem onoare a vă trimite alăturat fotografiile cerute pentru publicare. Fotografia cercetaşului Broscăreanu Alex. vom înainta-o mai târziu din cauză că cercetaşul lipseşte din localitate.

Raia Toma
a salvat dela înnec un copil în lacul Josefin



Munteanu Iosif
Sc. Com. Sup. a salvat un copil în Jugoslavia.

Vă mulţumesc în numele cercetaşilor atât pentru încurajarea pe care ne-o daţi cât şi pentru grija pe care o depuneţi ca Revista să apară cum nu se poate mai regulat şi îngrijit.

Din partea noastră veţi avea tot timpul sprijinul ce o mână de tineri, iubitori a tot ce e frumos şi bine pentru Patrie vă pot da. In prezent lucrăm cu încordare la ajutorarea cartierelor inundate din Timişoara. Dăm ajutor în cartierele unde este populaţia săracă şi ajutorul este mult mai necesar. Cercetaşii marinari, împărţiţi în 3 echipe, lucrează de eri noapte incontinuu pentru a salva ce se mai poate. Avem mulţumirea de a-i vedea activând cu multă voioşie şi perseverenţă în această direcţie.

Păcat că autorităţile nu găsesc necesar să încurajeze o instituţie care în niciun caz nu poate fi decât spre binele colectivităţii.

Cocora Petru
elev de liceu a salvat un copil la strandul Begului.

Iată de ce atenţia acordată de Dv. ne dă noi puteri de muncă şi ne face deci să vă rămânem recunoscători pentru tot ceeace faceţi pentru Cercetăşia Marină.

Sănătate!

Comandantul echipajului
I. ISAICU — Secretar *L. Andrei*

A 16-a Conferinţă Internaţională a muncii.

Acum câteva zile s'a deschis la Geneva a 16 conferinţă a Muncii. Participă 46 de state. Chestiunile la ordinea zilei:

1) Vârsta de admitere a copiilor în industrie.
2) Asigurarea de bătrâneţe şi invaliditate.
3) Interzicerea birourilor de plasare cu plată.
4) Modificarea convenţiei din 1929 asupra *accidentelor muncitorilor din porturi.*

România nu a ratificat încă această convenţie care se modifică în prezent la Geneva.

Ca de obiceiu fiecare stat participă prin doi delegaţi din partea guvernului şi unul din partea patronilor, unul din partea salariaţilor, insoţiţi după nevoe, de consilieri technici.

† Comandor Poenaru Dumitru

S'a stins la Galaţi încă unul din cadrele vechi ale Marinei, una din albinele care, după ce s'a adăpat la florile marinelor occidentale, a hrănit cu nectarul cules tinerile generaţii de marinari care şi-au făcut ucenicia în ţară, ajungând azi amirali sau comandanţi de vapoare.

Comandorul Poenaru s'a născut în 1863 dintr'o familie de răzeşi din comuna Merei, judeţul Buzău, refugiată acolo din judeţul Ialomiţa din cauza incursiunilor turceşti.

Intrat voluntar în marină, distingându-se prin cultura şi vioiciunea sa, e trimes să urmeze cursurile Şcoalei Navale franceze dela Brest, pe care o absolvează în 1884, clasificat al patrulea între 60 de francezi.

Reîntors în ţară s'a pus cu toată inima la muncă, dând dovadă şi de excelent navigator şi de un bun educator. La inaugurarea cana-

lului dela Kiel, unde crucişetorul *„Elisabeta"* şi bricul *„Mircea"* au reprezentat ţara, comandorul Poenaru era îmbarcat pe crucişetor.

Profesor la Şcoala de Aplicaţie a dat dovadă de capacitate technică şi metodă. Ca Director al Marinei a conlucrat la întemeerea marinei dinainte de război, iar ca comandant al Diviziei de Mare a fost un exemplu de severitate amestecată cu dreptate şi bunătate. „Pedepseşte, ocărăşte, dar nu nenoroceşte: la memoriu scrie frumos", — aşa vorbeau inferiorii de cel dispărut.

Retras din oştire în 1915, cu spiritul său gospodăresc şi întreprinzător, a jucat un rol important în mişcarea economică, înfiinţând

la Galaţi o distilerie de petrol şi o fabrică de bricheţi, pe lângă alte întreprinderi la care era copărtaş.

Primitor, în casa sa deschisă tuturor, cei tineri luau exemplu de drăgălăşia adevăratei vieţi familiare. Şeful dispărea, apărea în schimb părintele sfătuitor, îndrumător, alături de regretata sa tovarăşe, o adevărată mamă.

Era pe vremea când marinarii formau o familie strânsă, admirată la Galaţi şi Constanţa de întreaga garnizoană.

Fie-i ţărâna uşoară!

Comandor A. NEGULESCU

Unde sunt vapoarele soc. „România"

JIUL: Comandant *Gh. Simatu,* plecat la 6 Aprilie la Messina, Bari. Ancona, Veneţie, Ravena.

MILCOVUL: Comandant *Gh. Louis,* plecat la 2 Aprilie, la Taranto, Ancona, Veneţia şi Ravena.

SIRETUL: Comandant *D. Vasiliu,* plecat la 11 Martie la Pallice, descărcat la 10 Aprilie, plecat la Roterdam.

PRAHOVA: Comandant *Amedeu Hainerich,* plecat la 6 Martie Rouen, sosit 2 Aprilie, în descărcare.

Unde sunt vapoarele Serviciului Maritim Român?

Vapoare poştale:

DACIA, plecat la 14 Aprilie a. c., în cursă regulată la Alexandria, sub comanda d-lui Cdor. Răşcanu, cu un grup de parlamentari şi excursionişti din Polonia, pentru Haifa (Palestina).

ROMANIA, plecat Joi 21 Aprilie a. c. în cursă regulată la Alexandria, sub comanda d-lui Cdor. Ştiubei, cu un grup de Parlamentari.

REGELE CAROL soseşte la Constanţa 20 Aprilie dela Alexandria sub comanda d-lui Căpit. M. Hrubes.

PRINCIPESA MARIA, va relua cursele Constanţa-Istambul Luni 25 Aprilie, sub comanda d-lui Căpit. Mărăcineanu.

DUROSTOR, a plecat la 9 Aprilie a. c. în cursă regulată Pireu, Volo, Patras, cu mărfuri generale, sub comanda d-lui Căpt. Mauguş.

Vapoare de marfă:

BUCUREŞTI, pleacă la 2 Mai a. c. din Dunăre în Palestina cu mărfuri generale.

CONSTANŢA, în rezervă la Constanţa.

IAŞI, afretat Centralei Cooperative de Import şi Export cu un caric de cereale (3200 tone) pentru Grecia Orientală.

CARPAŢI, afretat firmei „Joint" din Brăila pentru un caric complet de cereale pentru Occident între Anvers-Hamburg.

DOBROGEA, plecat la 14 Aprilie din Dunăre pentru Levant cu mărfuri generale.

BUCEGI, Afretat firmei Andrei Draculis din Brăila pentru un caric de cereale pentru Occident între Bordeaux-Rotterdam.

OITUZ, plecat la 10 Aprilie din Dunăre pentru Italia, fiind afretat cu un caric mixt de cereale şi cherestea.

Inştiinţări

Cu începere dela 12 Mai şi până la 1 Octomvrie 1932, itinerariul vapoarelor ce fac cursa Constanţa-Istanbul (Constantinopol)-Alexandria se modifică astfel:

DUCERE

Constanţa	plecare	Joi	ora	22
Istanbul	sosire	Vineri	„	14
Istanbul	plecare	Vineri	„	18,30
Pireu	sosire	Sâmbătă	„	19
Pireu	plecare	Duminecă	„	19
Alexandria	sosire	Marţi	„	9

INAPOERE

Alexandria	plecare	Miercuri	ora	15
Pireu	sosire	Vineri	„	8
Pireu	plecare	Vineri	„	16
Istanbul	sosire	Sâmbătă	„	17
Istanbul	plecare	Duminecă	„	12
Constanţa	sosire	Luni	„	4

Totodată, preţul biletelor de călătorie pentru cabinele interioare se reduce după cum urmează:

	Clasa I	Cl. II	Cl. III
	Lei	Lei	Lei
Constanţa-Istanbul	2500	1800	500
„ Pireu	5500	3800	1000
„ Alexandria	9800	7200	1800

Asupra acestor preţuri se face încă o reducere de 20% în timpul sezonului de vară, 12 Mai—1 Octomvrie.

Se anunţă de asemenea că vaporul PRINCIPESA MARIA îşi va relua cursele săptămânale pentru Istanbul, în ziua de 25 Aprilie, cu plecarea din Constanţa în fiecare Luni la ora 22. Incepând însă dela 16 Mai vaporul reintrând în reparaţie, cursele nu se vor relua decât cu aviz special.

Vapoarele noastre se bucură de o mare afluenţă de călători pentru obişnuitele excursii de Paşti precum şi din cauza expoziţiei din Palestina.

Dar este îmbucurător că şi vechile noastre vapoare de marfă au fost bine afretate. In prezent se studiază organizarea transportului de vite şi carne congelată cu vapoarele noastre.

Piaţa

Exportul de cereale din Dunărea a început. Promite. Porumb avem în mari cantităţi. Şi sunt până acum mari cereri cu Franţa s'au încheiat destul de bune tranzacţii.

Lemnul românesc are de învins mari dificultăţi. Franţa ne-a redus cota şi a pus o serie de greoae formalităţi la predare. Lemnul rusesc continuă să ne concureze în Egipt şi în mai tot bazinul Mediteranian.

Greutăţile cresc cu lipsa de credit.

Petroliferele se exportă în mare cantitate mereu în creştere, dar cu preţuri mici.

Constanţa a lucrat toată iarna şi a trimis în mari canităţi de benzină uşoară în Franţa, benzină grea în Anglia, lampant în Egipt, motorină în Italia. Un mare debuşeu ne-am creat în Spania întrecând pe această piaţă pe Americani şi Ruşi.

In general se constată că importul la noi scade şi exportul creşte. Sunt însă mari greutăţi de învins din cauza restricţiilor vamale, valutare şi lipsa mijloacelor de finanţare.

J. B.

Poşta

D-lui *Em. Rappard.* — Nu publicăm deocamdată de cât în limba română. Am prefera proză. Poezia pretinde mai mult.

D-lui*H. Potamian.* — Remorcherul France T.-Severin.

Liga Navală Română vă mulţumeşte pentru devotamentul cu care lucraţi.

Fiecare membru are putinţa de a face printre prietinii săi încă doi, trei membri, consolidând astfel Liga noastră aşa cum să face şi în alte ţări.

Pentru concurenţii la premiul Abecedarului Marinarului (Manual de canotaj).

Din cauză că s'au prezentat prea puţine lucrări, data concursului se amână până în ziua de 1 Octombrie 1932.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă—sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională,* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

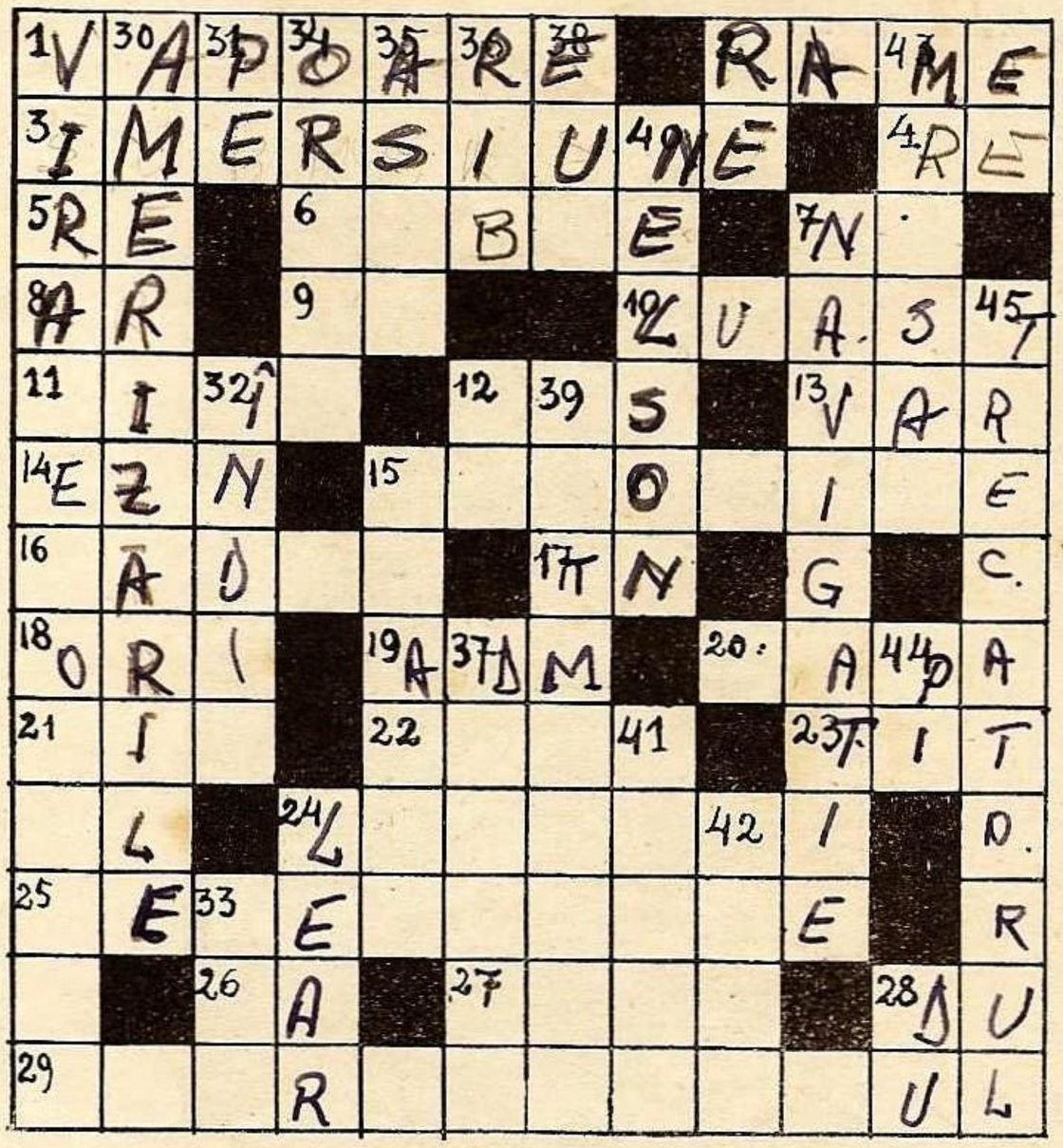
Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ŞI GEOGRAFIE

Problema VII

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER



Orizontal. 1) Se văd des pe mare. 2) In bărci. 3) Calitatea unui submarin. 4) Renumit. 5) Notă. 6) Fire. 7) Ce nu aparţine autorului. 8) Două litere din Icar. 9) Da. 10) Anagrama cuvântului staul. 11) Nume. 12) In electricitate. 13) Pentru pereţi. 14) La case. 15) Ce distruge. 16) Untedelemn. 17) Timp. 18) Strigăt. 19) Anagrama lui dam. 20) Unde stă ancora. 21) Ce prinde tablele vaporului. 22) Un fel de şlep pe Dunăre. 23) Impreună. 24) Meseriaşi. 25) Specialitatea de a măsura distanţa. 26) Da. 27) Anagrama lui tare. 28) Condu. 29) O gură a Dunării în Deltă.

Vertical. 1) Chiurasat austriac. 2) Notă. 7) Artă şi ştiinţă. 15) Prăjim. 24) Rege dintr'o tragedie. 28) Ca 28 orizontal. 30) Aterisările hidroavioanelor. 31) Deasupra. 32) Dublat. 33) Nume. 34) Indiferent. 35) Adevărat. 36) Dare (inv.). 37) Intervenţie. 38) Persoana ta. 39) Zbuciumat. 40) Amiral cunoscut. 41) Isvor de inspiraţie. 42) Tact. 43) Murdar. 44) Literă grecească. 45) Pasagerul.

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

CUPON

de jocuri No. 4

STAUL LUAST

ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 7-8 **Mai - Iunie** 1932

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

C. E. D.

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANTA

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

C. E. D. . . . . . L. N. R.
Porţile de fier . . . . . Ing. Vasilescu
Evoluţia construcţiilor . . . . . M. Gheorghiu
Portul Constanţa . . . . . Linar
Mărirea portului Constanţa . . . . . C.
Navigaţia cu yachtul „Pinguin“ . . . . Ing. Iliescu=Brânceni
Din Enciclopedia mărei . . . . . C. Buholtzer
Poezii — *Dunărea* . . . . . Mircea Rădulescu
Poezii — *Distrugătorul* . . . . . Ion Plutaşu
Poezii — *Como* . . . . . I, Gr. Perieţeanu
Un oraş plutitor (Sulina iarna) . . . . . Jean Bart

Cronica: *Nava=şcoală Jeanne D'Arc, Delegaţii României în C. E. D. comandorul Paul Popovăţ.*

Pe marginea cărţilor: *Din scrierile c-dorului P. Popovăţ, carfea jubiliară a C. E. D.*

Informaţii; Noutăţi; Piaţa; Poştă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
T e l e f o n 367/98
B U C U E R Ş T I

C. E. D.

La Commission Européenne du Danube qui accomplit 75 ans d'existence, fête l'inauguration des nouvelles digues construites à Soulina.

Malgré que lorsqu'elle fut créée, il s'agît de ne lui accorder que deux ans de vie, cette institution internationale s'est maintenue et atteint aujourd'hui un âge vénérable.

La C. E. D. est une des plus intéressantes institutions internationales créées par la civilisation du siècle passé : un groupement d'états unis par un intérêt général et collaborant à une oeuvre éminemment pacifique.

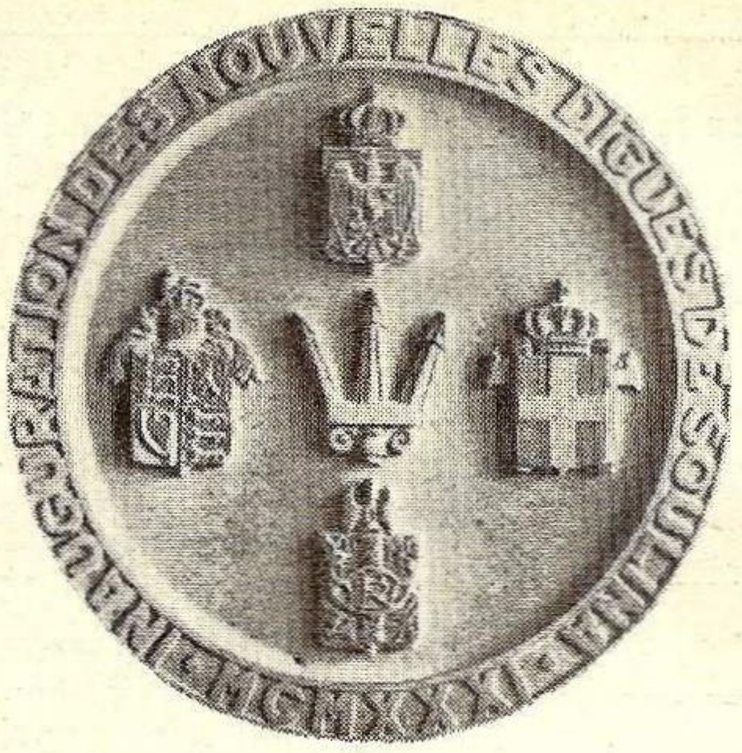
Aujourd'hui que l'humanité, frappée d'horreur du massacre de la guerre mondiale, s'efforce à trouver de nouvelles formes de vie internationale et à maintenir l'équilibre européen par la fraternisation des peuples, cette ancienne et originale Commission du Danube nous présente un modèle d'expérience internationale qui mérite d'être étudié dans l'intérêt même de la grande cause de la paix mondiale.

*

La Commission Européenne du Danube fut créée après la Guerre de Crimée, en vertu du traité de paix de Paris (1856), alors que — on le disait du moins — la Turquie ne pouvait et la Russie ne voulait faciliter la navigation dans les Bouches du Danube. L'enlisement des Bouches et la quarantaine russe empêchaient les vaisseaux des Grandes Puissances d'entrer dans le fleuve pour charger les céréales qui abondent dans la vallée du Danube.

La Commission du Danube avait un caractère provisoire et devait, après deux ans, céder la place à une Commission Riveraine. Mais par la faute de l'Autriche qui aspirait à la suprématie et au monopole du Danube, la Commission Riveraine ne put se former et, à cause de la Russie dont les appétits en Orient augmentaient sans cesse, la Commission Européenne du Danube, quoique provisoire, prolongea son existence.

On a raison de dire que rien n'est aussi définitif que le provisoire !



C. E. D.

Comisia Europeană a Dunărei, care a împlinit 75 de ani, serbează inaugurarea nouilor diguri de la gura Sulinei.

Deşi creată cu menirea de a trăi numai doi ani, viaţa acestei instituţii internaţionale s'a prelungit atingând o venerabilă vârstă.

C. E. D. este una dintre cele mai interesante alcătuiri internaţionale create de civilizaţia secolului trecut.

O grupare de State legate printr'un interes general cooperind la o operă eminamente pacifică.

Astăzi, când omenirea îngrozită de masacrul războiului mondial, se frământă să găsească alte forme de viaţă internaţională, ca prin înfrăţirea popoarelor să păstreze echilibrul european, această veche şi originală Comisie a Dunărei este un model de experienţe internaţionale care merită a fi studiat chiar în interesul marei cauze a păcei mondiale.

*

Comisia Europeană a Dunării s'a alcătuit după războiul de Crimeia, prin Tratatul de Pace de la Paris (1856), pe atunci când, după cum se spunea, Turcia nu putea şi Rusia nu voia să înlesnească navigaţia la gurile Dunărei. Inpotmolirea gurilor şi carantina rusească împedecau navele Marilor Puteri să intre pe fluviu ca să încarce grâne din valea Dunărei.

Această Comisie Europeană avea numai un caracter provizor şi, după doi ani, trebuia să lase locul unei Comisii Riverane.

Insă din cauza Austriei, care visa supremaţia şi monopolul Dunărei, acea Comisie Riverană nu s'a putut alcătui, iar din cauza Rusiei, a cărei poftă pentru Orient creştea neîncetat, această Comisie a Dunărei, de şi provizorie, şi-a tot prelungit viaţa.

Cu drept cuvânt s'a zis că nimic nu-i mai permanent decât un provizorat.

Privită prin prisma dreptului internaţional, faţă de suveranitatea teritorială, această comisiune dă loc la felurite comentarii ,teorii, critici şi bogate discuţii contradictorii, politice, diplomatice, juridice şi economice.

Vue par le prisme du droit international, au point de vue de la souveraineté territoriale, cette Commission donne lieu à divers commentaires, théories, critiques et à de nombreuses discussions contradictoires, discussions politiques, diplomatiques, juridiques et économiques. Ces discussions ont lieu autour de son évolution et de son caractère tutélaire pour l'avenir, du régime d'exception qu'elle entraine et de la nécessité d'un régime fluvial unique ; mais on ne saurait nier la valeur de l'oeuvre réalisée sous ses auspices.

Ce n'est pas du point de vue abstrait des principes qu'il faut juger la C. E. D., mais bien au point de vue pratique des réalisations concrètes, et objectivement, que l'on doit regarder cette ancienne institution encadrée dans l'histoire du vieux Danube.

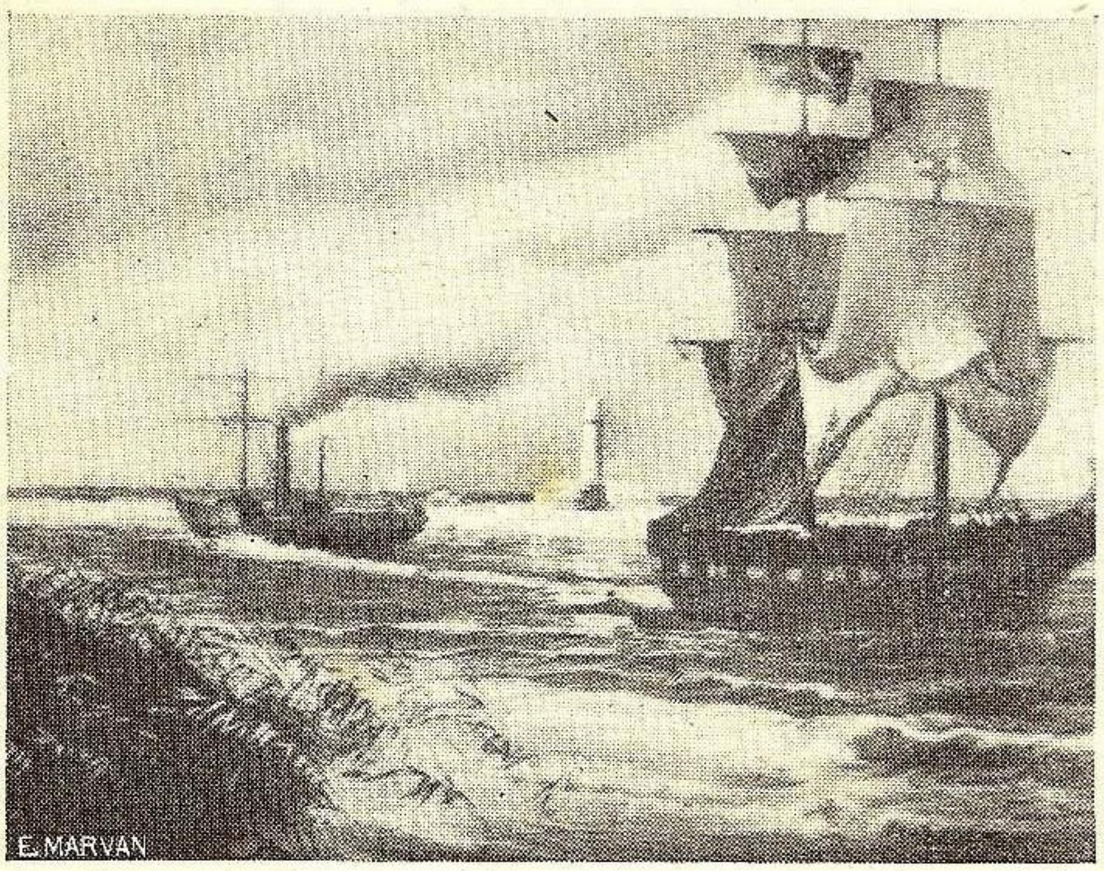
Et qui pourrait soutenir que la Commission Européenne du Danube ne s'est pas acquittée entièrement de la mission qui lui fut confiée par les Puissances signataires du traité de Paris (1856) ?

*

En jetant un regard rétrospectif, nous constatons avec admiration les résultats de l'activité déployée aux Bouches du Danube, au cours des années passées.

Oeuvre technique. Il y a 75 ans, les voiliers de 100 tonnes s'enlisaient à l'entrée du Danube, à Soulina. Aujourd'hui, des navires de 10.000 tonnes peuvent naviguer en sécurité sur le Danube maritime jusqu'à Braila. Le bras en serpentin qui aboutit à Soulina a été transformé en un canal navigable, presque rectiligne.

Des quais, des digues, des ateliers, des dragues, des



Gura Sulinei la 1856

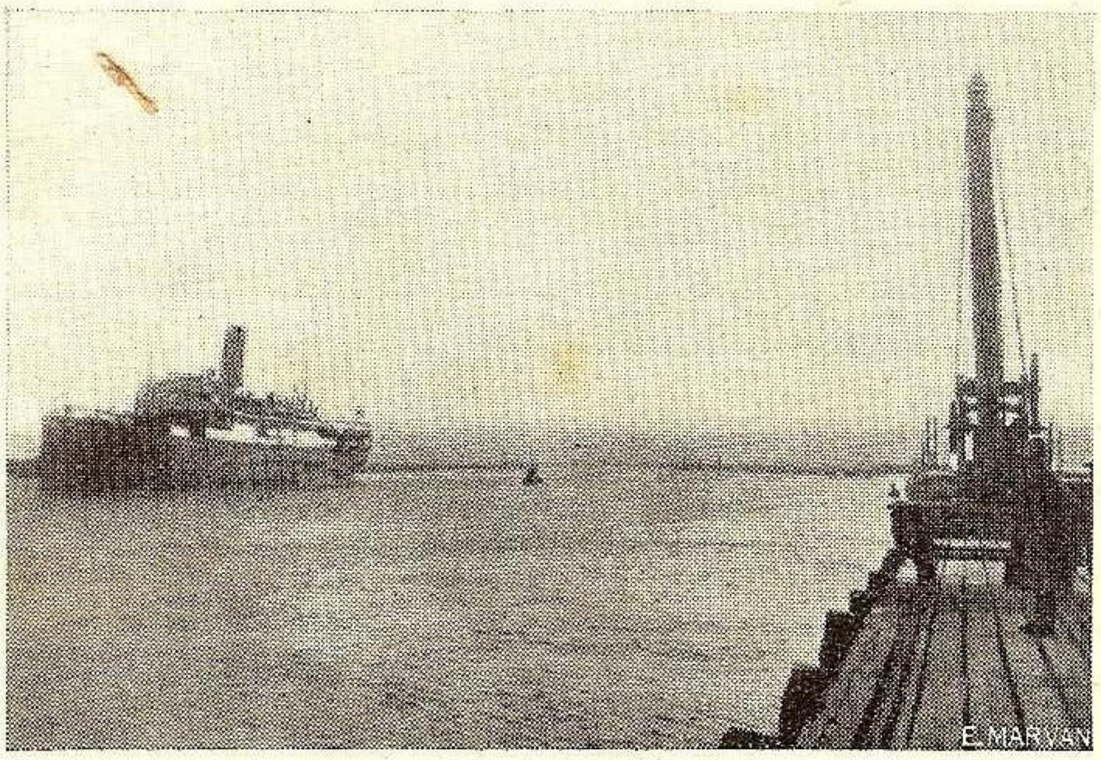
vaisseaux, des balises ont été construits ; l'éclairage, le kilométrage ont été introduits pour assurer une navigation parfaite.

Il est vrai qu'à cause des variations que présente la configuration de la côte, il y a quelques années — la

Se poate discuta asupra evoluției și caracterului ei tutelar pentru viitor, asupra regimului de excepție și a necesității unui regim unic fluvial, dar nu i se poate nega valoarea operei realizate în timpul existenței sale.

Şi nu din punctul de vedere abstract al principiilor trebue privită C. E. D., ci din punct de vedere practic al înfăptuirilor concrete trebue judecată, fără părtinire, această veche instituție încadrată în istoricul bătrânului Danubiu.

Cine ar putea susține că această Comisie a Dunării nu s'a achitat pe deplin de misiunea care i-a fost încre-



Vapor intrând pe gura Sulinei (1930)

dințată de Puterile semnatare ale Tratatului de Paris (1856).

*

Aruncând ochii în trecut trebue să constatăm cu admirație rezultatele activității desfășurate la gura Dunării în cursul timpului.

Opera technică. Acum 75 de ani corăbii de 100 tone se împotmoleau la gura Sulinei.

Astăzi, vapoare de 10.000 tone, pot naviga în siguranță pe Dunărea Maritimă până la Brăila.

Şerpuitorul braț al Sulinei este azi tăiat într'un canal navigabil aproape în linie dreaptă.

Cheiuri, diguri, ateliere, drage, vase, balise, ecleraj, kilometraj, s'au făcut și s'au întreținut pentru a asigura o perfectă navigabilitate.

E drept că prin variația configurației coastei, acum câțiva ani — din cauza războiului când nu s'a putut lucra — natura părea că este aproape să învingă puterea omului.

Bara formată la gură prin enorma cantitate de aluviuni aduse de fluviu îngreuia navigația vaselor mari. Dar sforțările făcute, dragajul intensiv, noua prelungire a digurilor, a adus din nou isbânda omului în luptă cu natura.

Adâncimea se menține. Cât va dura ?

Cu precizie nu se pot prevedea fenomenele hidraulice.

guerre ayant obligé à la cessation des travaux — on a pu croire un moment que la nature vaincrait les forces de l'homme. Le barrage formé à l'embouchure par l'énorme quantité d'alluvion charriée par le fleuve rendait difficile le passage des grands navires. Mais les efforts réalisés depuis, le dragage intensif, le nouveau prolongement des digues donnèrent à l'homme le succès dans la lutte avec la nature. La profondeur se maintient. Combien de temps durera-t-elle ? Il n'est pas possible de prévoir avec précision les phénomènes hydrauliques. Des études, des expériences, des projets se font dans le but de pratiquer une nouvelle bouche navigable : solution pour assurer l'avenir .Toujours est-il que le canal de Soulina correspond encore en tous points aux nécessités du commerce maritime de nos jours.

Les générations à venir, avec leurs ressources toujours plus vastes, essaieront peut-être des solutions plus héroïques.

Oeuvre économico-sociale. Aussi géniaux qu'eussent été les travaux hydro-techniques exécutés, ils n'eussent pas eu d'effet bienfaisant si dans cette région on n'eût établi un régime d'ordre, de sécurité et de civilisation.

La Commission fixa et exécuta des règlements de police de la navigation ; elle organisa le service de pilotage, les conditions de remorquage, établit des sanctions, assurant ainsi une navigation libre, égale pour tous les pavillons.

Ainsi Soulina, dans le passé nid de pirates, avec sa rade autrefois cimetière naval, est devenu un port moderne de toute sécurité.

Se fac studii, experienţe, proecte pentru deschiderea altei guri navigabile — soluţii pentru asigurarea viitorului. Dar gura Sulinei face faţă încă intereselor comerţului maritim din zilele noastre.

Generaţiile cari vin, cu resurse mai mari, vor încerca poate soluţii mai eroice.

Opera economică socială. Ori cât de geniale ar fi fost lucrările hidro-technice executate, nu puteau avea efecte binefăcătoare dacă nu se stabilea şi în această regiune un regim de ordine, siguranţă şi civilizaţie.

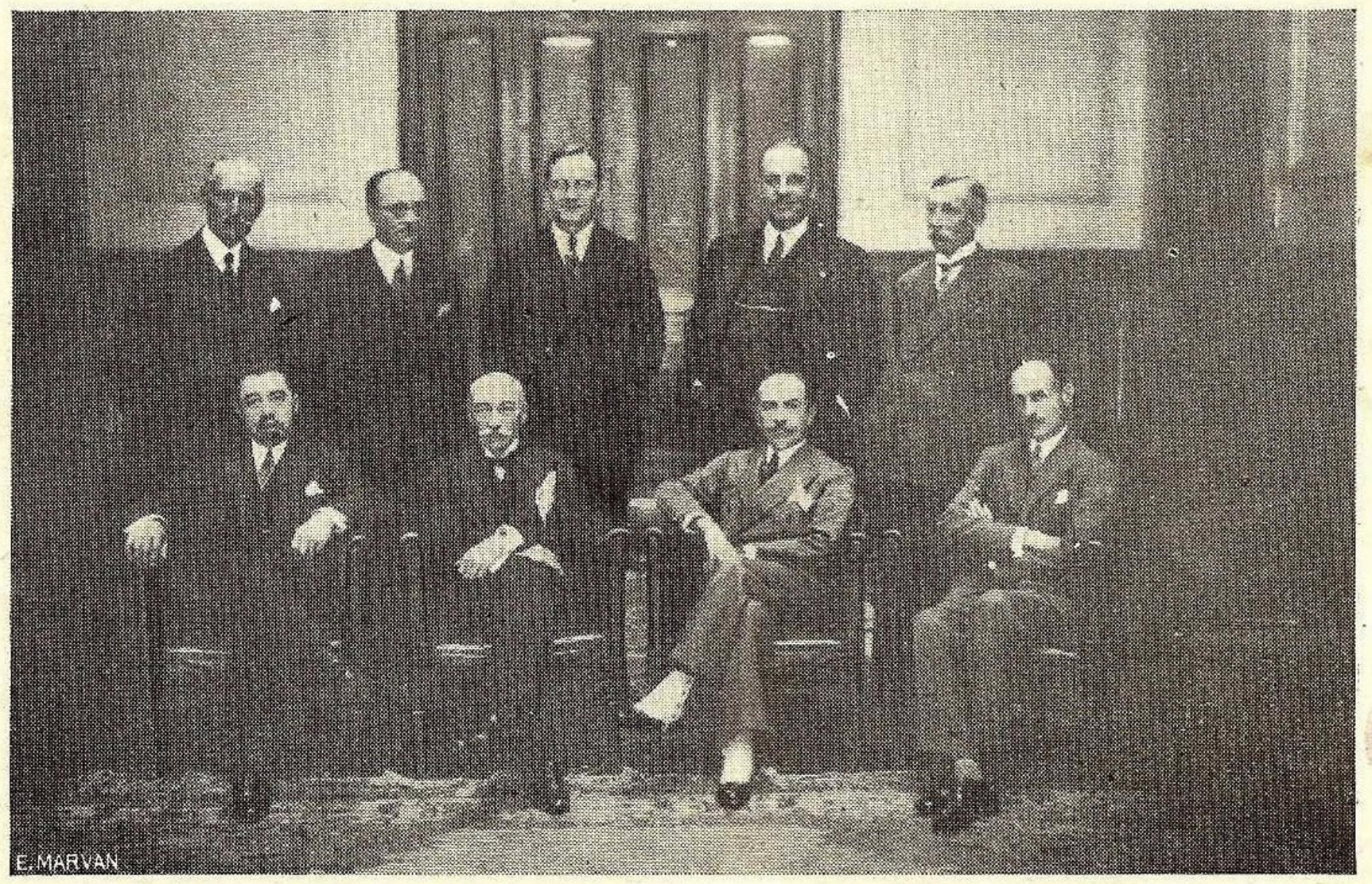
Comisia a întocmit şi a executat regulamente de poliţie a navigaţiei, a organizat serviciul de pilotaj, condiţii de remorcaj, sancţiuni, asigurând o navigaţie liberă, egală pentru toate pavilioanele.

Sulina, pe vremuri un cuib de piraţi şi rada ei un cimitir naval, astăzi este un port modern în deplină siguranţă.

Pe lângă o perfectă organizaţie sanitară cu sisteme de deratizare înlocuind vechea carantină, Comisia a contribuit la ridicarea oraşului pentru asanare, apă ozonificată, lumină electrică, întreţinere de şcoli şi biserici, asistenţă medicală şi socială pentru toată populaţia din Delta Dunărei.

Opera politică. C. E. D. care şi-a îndeplinit cu prisos misiunea sa geografică, economică şi socială, a jucat şi un rol politic important aci în chestiunea Orientului european.

De şi obstacolele morale sunt mai greu de înlăturat de cât cele fizice, graţie acestei instituţii internaţionale s'a



COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂREI DIN 1930

Sus. Tr. Rey (Secrt. Gen.) E. Bonaki (deleg. supliant Român), T. B. Wildman (del. sup. Englez) G. B. Doelfzini (del. sup. Italian) G. Monille (del. sup. Francez). Jos : Min. Conţescu, (România), Sir John Baldwin, (Anglia). C. Rosseti (Italia). Osmin Laporte (Franţa).

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANȚA

La Commission a contribué dans une large mesure au développement de la ville en lui donnant une parfaite organisation sanitaire comprenant un système de dératisation, en l'assainissant, en la pourvoyant d'eau ozonisée et d'éclairage à l'électricité, en entretenant des écoles et des églises, enfin en organisant l'assistance médicale et sociale pour toute la population du Delta du Danube.

Oeuvre politique. La C. E. D. a non seulement accompli au-delà de toute attente sa mission géographique, économique et sociale, mais elle a joué en outre un rôle politique important dans la question de l'Orient européen.

Malgré que les obstacles d'ordre moral soient plus difficile à vaincre que ceux d'ordre physique, grâce à cette institution internationale, il fut possible — lorsque la nécessité s'en fit sentir — de mettre un frein aux tendances d'hégémonie de certaines puissances rivales au sujet du Fleuve qui constitue l'épine dorsale de la Péninsule des Balkans. „Cette institution, petite, qui a les pouvoirs d'un réel état, mais sans territoire, a souvent joué le rôle *d'état-tampon* entre la Roumanie et la Russie, ainsi qu'entre d'autres états, dont les intérêts présentaient des points de friction".

C'est pour ces raisons que la vie de la Commission s'est prolongée sans cesse. La C. E. D. s'est identifiée à nos intérêts et est arrivée à être considérée presque comme une institution nationale.

Malgré que les intérêts de certains états fussent contraires, dans le sein de la Commission Européenne du Danube prédomina toujours l'idée de l'intérêt général, de la liberté de la navigation et du commerce sur le Danu-

putut înfrâna adesea tendinţele de heghemonie ale unor Puteri rivale pe acest fluviu, care formează şira spinării a Peninsulei Balcanice.

„Această instituţie unică având puterile unui adevărat Stat, dar fără teritoriu, a jucat adesea rolul unui *Stat-tampon* între România şi Rusia, precum şi între alte state a căror interese găseau puncte de fricţiune". [1]).

Pentru aceste motive viaţa Comisiunii s'a prelungit continu, şi s'a identificat cu interesele noastre, ajungând să fie socotită aproape ca o instituţie naţională. De şi interesele unor State erau diferite şi chiar opuse, totuşi în sânul Comisiei Europene a Dunării, putea să predomine interesul general — libertatea şi siguranţa navigaţiei şi comerţului pe Dunărea — care se confunda cu însuşi interesul României.

*

COMISIA EUROPEANA A DUNAREI DIN 1864

In picioare: Drigalski (Inspect. Navigaţiei), Engelhardt (Franţa) Chevalier Strambia (Italia), Hartley (Inginer şef), Saint Pierre (Prusia) Mohler (Secret. gen.) Jos: Ah. Rassim Paşa (Turcia), Chevalier Kremer (Austria) Major Stokes (Anglia) Baron D'Offenberg (Rusia).

Numai atâta vreme cât poarta Dunărei va putea fi ţinută larg deschisă tuturor, această mare arteră de circulaţie mondială va servi ca drum de civilizaţie şi comerţ între cele două continente, pe diagonala care leagă Rinul, Dunărea, Eufratul şi Gangele.

Dacă serviciile aduse de C. E. D. sunt apreciate de întreaga lume civilizată, România înaintea tuturor riveranilor trebue să recunoască opera binefăcătoare de la gura Dunărei, de care interese vitale o leagă prin însăşi fatala ei situaţie geografică.

„Cheea mântuirei noastre este drumul Dunării spre marea largă..." a zis marele om de stat M. Cogălniceanu.

România, pentru siguranţa gurei Dunărei, şi-a sacri-

---

[1]) Dr. Antipa.

be — qui se confondait avec les intérêts mêmes de la Roumanie.

Et aussi longtemps que les portes du Danube resteront largement ouvertes à tous, cette grande artère de circulation mondiale sera la voie par laquelle la civilisation et le commerce pénètreront dans les deux continents, par la diagonale qui rattache le Rhin et le Danube à l'Euphrate et au Gange.

Les services rendus par la C. E. D. sont unanimement appréciés dans le monde civilisé, mais la Roumanie, en tête de tous les riverains, a le devoir de proclamer l'oeuvre bienfaisante exercée aux Bouches du Danube, à laquelle se rattachent ses intérêts vitaux par le fait de sa fatale position géographique. *„La chef de notre rédemption est la voie du Danube qui nous conduit à la mer"*... disait notre grand homme d'état M. Cogâlniceanu.

Pour que la sécurité des Bouches du Danube soit assurée, la Roumanie a même sacrifié une partie de ses droits de souveraineté territoriale en faveur de cette haute institution.

La C. E. D. peut jeter avec satisfaction ses regards sur l'oeuvre accomplie. Nous autres, Roumains, ne pouvons qu'exprimer notre admiration pour les mérites revenant à l'institution hébergée sur notre territoire.

En ces jours de commémoration et à l'occasion de l'inauguration des nouvelles digues construites par la Commission Européenne, aux Bouches du Danube, il convient de ramener pieusement notre pensée vers les paroles prononcées par les deux Grands Rois, artisans de la Roumanie d'aujourd'hui, Carol le Sage et Ferdinand le Loyal :

„La Roumanie a tiré les plus grands avantages des travaux exécutés aux Bouches du Danube, par lesquels fut assuré l'écoulement de ses produits. Nous devons être reconnaissants à la Commission pour son activité bienfaisante. La Roumanie peut être fière de se trouver aux côtés de grandes et puissantes nations qui collaborent à une haute oeuvre morale et humanitaire, éminemment pacifique.

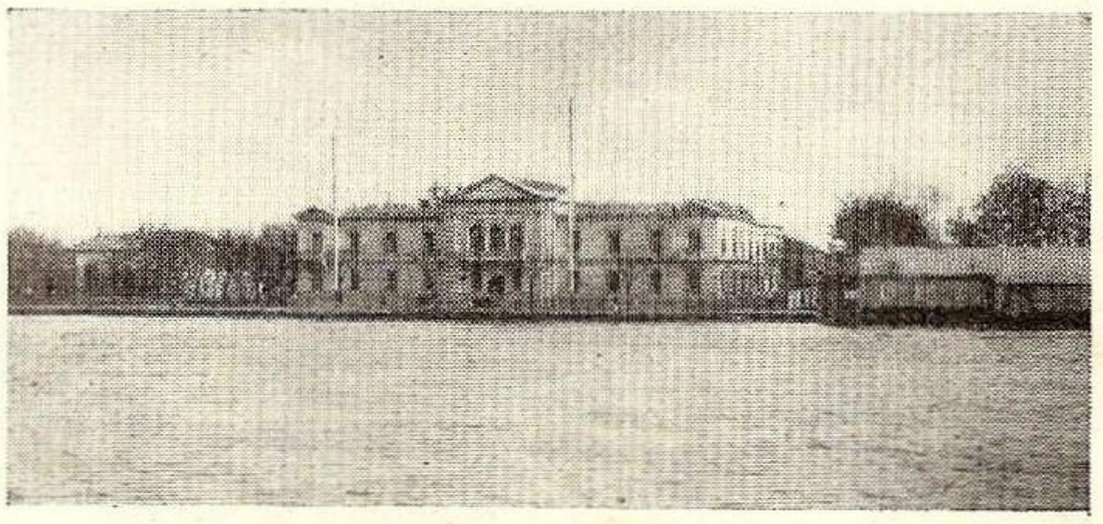
La Commission Européenne du Danube — création du XIX-e siècle — ne représente-t-elle pas un espoir de vie commune des nations pour l'avenir de l'Europe ?"

ficat chiar o parte din drepturile ei de suveranitate teritorială în favoarea acestei instituții internaționale.

C. E. D. poate privi cu mândrie în urma ei la opera ce a săvârșit-o.

Iar noi Românii trebue să recunoaștem cu admirație meritele acestei instituții internaționale găzduite pe teritoriul nostru.

In zilele aceste de comemorare și inaugurare a nouilor diguri lucrate de Comisiunea Europeană la gura Dunărei, să ne amintim cu pietate cuvintele rostite de cei doi Mari Regi făuritori ai României de azi : Carol cel Înțelept și Ferdinand cel Loial :



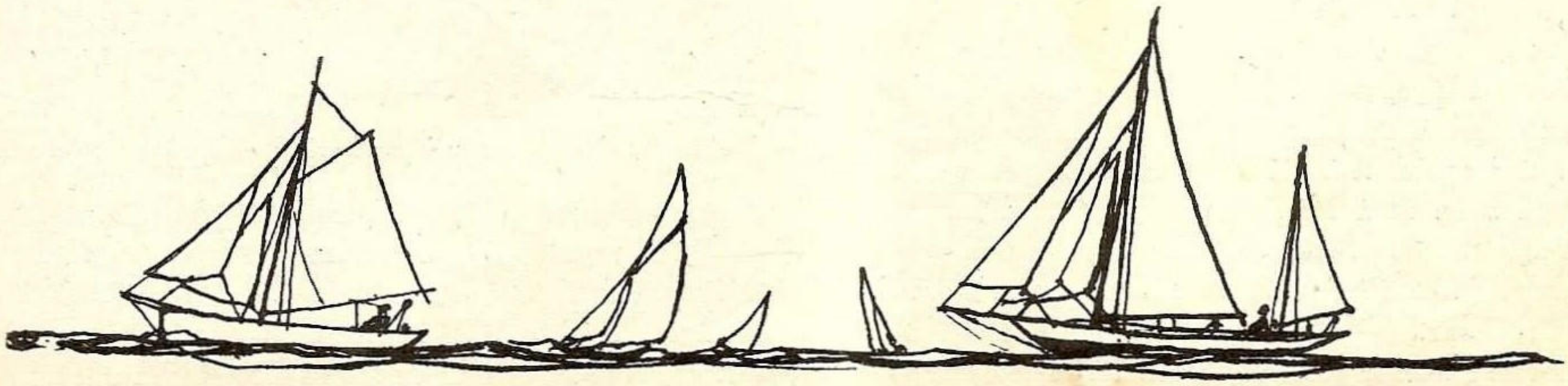
Palatul C. E. D. la Sulina.

„Din lucrările de la gura Dunărei România a tras cele „mai mari avantaje asigurându-și scurgerea produselor „sale".

„România să fie mândră alături de marile și puter- „nicile națiuni cari lucrează la o înaltă operă morală și „umanitară, eminamente pacifică.

„Nu este oare această Comisie Europeană a Dunărei, „creație a secolului al 19-lea, o speranță de viață comună „a națiunilor în viitorul Europei".

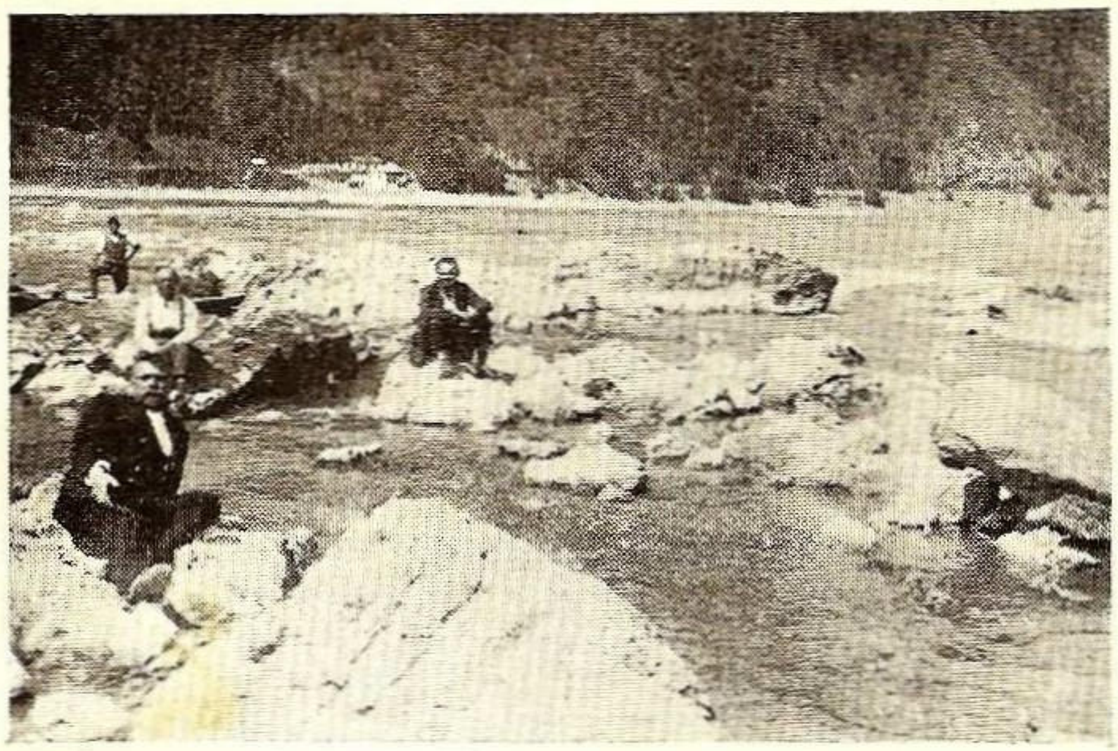
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ



Le trésor des Portes de Fer

1. DESCRIPTION DU SECTEUR.

Le Danube serpente longuement entre des rives effacées, dans la plaine panonienne s'étendant parfois à perte de vue, avant de heurter la chaîne montagneuse carpatho-balkanique, à travers laquelle le fleuve réussit, de temps immémoriaux, à se frayer un chemin, par le fameux défilé, long de 107 km., depuis Coronini jusqu'aux Portes de Fer.



Rochers émergeant aux Portes de Fer
Stânci aparente în albia Dunării, la Porţile de Fier

Une véritable merveille, qui garde toujours le mystère inviolé de son accomplissement ! Les efforts prodigués par d'innombrable savants pour éclaircir le secret, sont restés vains, car, aujourd'hui encore, on se demande si le fleuve seul a pu creuser le défilé, si ce dernier n'est peut-être pas dû uniquement aux mouvements techtoniques ou, bien encore, s'il n'est le fruit de ces deux processus, ensemble ?

*

Le Danube, véritable roi des fleuves d'Europe, reçoit ses trois affluents principaux, savoir ; la Save, la Drave et la Theïss, peu avant son entrée dans le défilé carpatho-balkanique (qui est appelé aussi „Secteur des Caractes et des Portes de Fer" ou, bien encore „Secteur des Cataractes du Bas Danube") à travers lequel il écoule son débit considérable entre des parois rocheuses, hautes et chauves, qui se rapprochent parfois comme si elles voulaient se réunir à nouveau.

Les eaux serpentent le long de rives dentelées, tantôt sculptées par les eaux millénaires en pagodes fantasques, tatôt coupées verticalement en immenses parois monolithes qui descendent à pic dans les fonds perdus du lit fluvial (comme dans les Kazans), tantôt, enfin, parsemées de grottes ou couvertes d'une végétation rabougrie, qui permet d'identifier facilement la nature calcaire des massifs rocheux.

L'énorme masse liquide, dont le débit varie entre 1700

Comoara Porţilor de Fier

1. DESCRIEREA SECTORULUI.

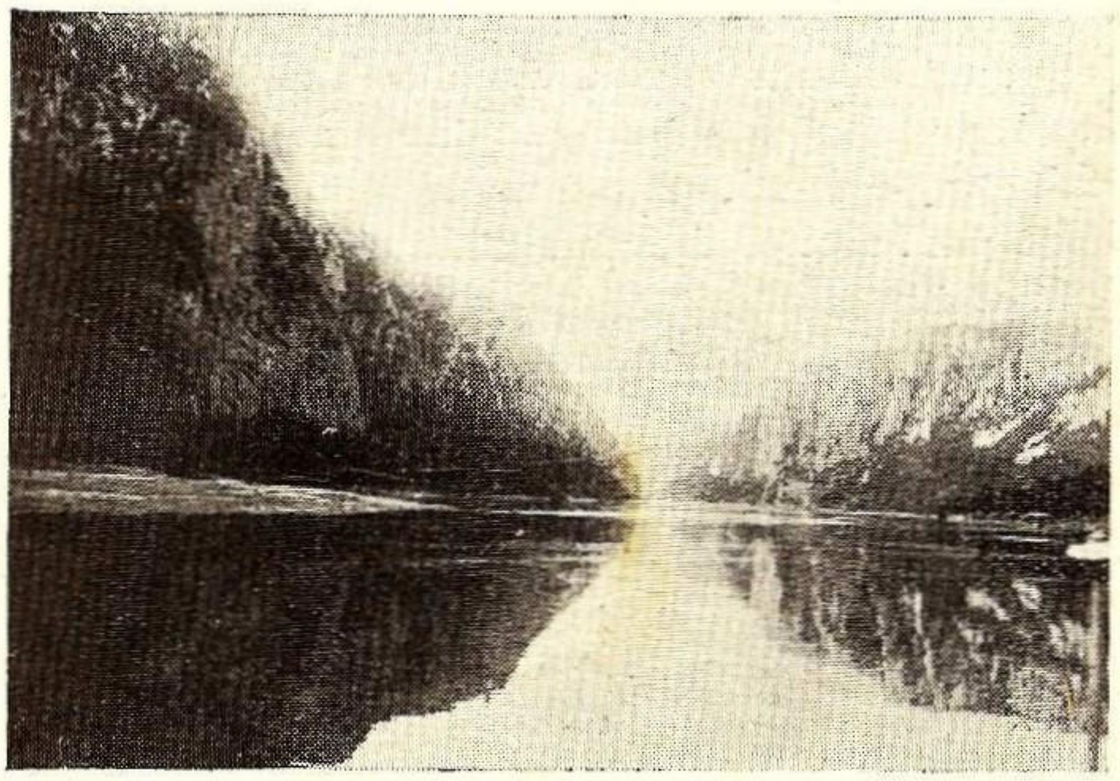
Dunărea şerpuieşte îndelung între maluri şterse, în câmpia panonică, ce se pierde uneori în zare, înainte de a izbi lanţul carpato-balcanic, deacurmezişul căruia fluviul a reuşit din timpuri imemorabile să-şi deschidă drum, prin faimosul defileu, lung de 107 km., dela Coronini până la Porţile de Fier.

O adevărată minune ce ascunde astăzi încă, misterul înfăptuirii sale !

Sforţările nenumăraţilor savanţi pentru a lămuri secretul au rămas zadarnice, căci şi astăzi lumea de ştiinţă se întreabă inocent dacă fluviul a putut să tae singur defileul, dacă acesta nu este poate datorit mişcărilor techtonice sau dacă nu cumva este fructul acestor două procese, laolaltă ?

Dunărea, regele impunător al fluviilor europene, primeşte cei trei afluenţi principali, şi anume pe Drava, Sava şi Tisa, cu puţin înaintea pătrunderii sale în defileul carpato-balcanic (numit „Sectorul Cataractelor şi al Porţilor de Fier" sau încă „Sectorul Cataractelor Dunării de Jos") deacurmezişul căruia îşi scurge debitul său considerabil, printre pereţii stâncoşi, înalţi şi goi, ce se apropie uneori de parcă stau să se unească.

Apele şerpuesc în lungul malurilor zdrenţuite, când sculptate în pagode de forme neînţelese, când tăiate vertical în pereţi monoliţi, ce cad ca plumbul şi se pierd în fundurile nepătrunse ale albiei (ca în Cazane), când, însfârşit, străpunse de grote sau acoperite cu vegetaţie degenerată, prin cheliile căreia se poate identifica calcarul masivelor de stânci, neclintite încă.



Défilé des Kazans au coucher du soleil — Cazanele pe înserate

Enorma masă lichidă, al cărui debit variază între 1700 şi 16.000 metrii cubi pe secundă, cade cu 28 de metrii, în lungul defileului ; numeroase stânci imobile şi îndărătnice, sfâşie apele, le imprimă o puternică mişcare turbionară şi le asvârle pe deasupra crestelor în adevăratele

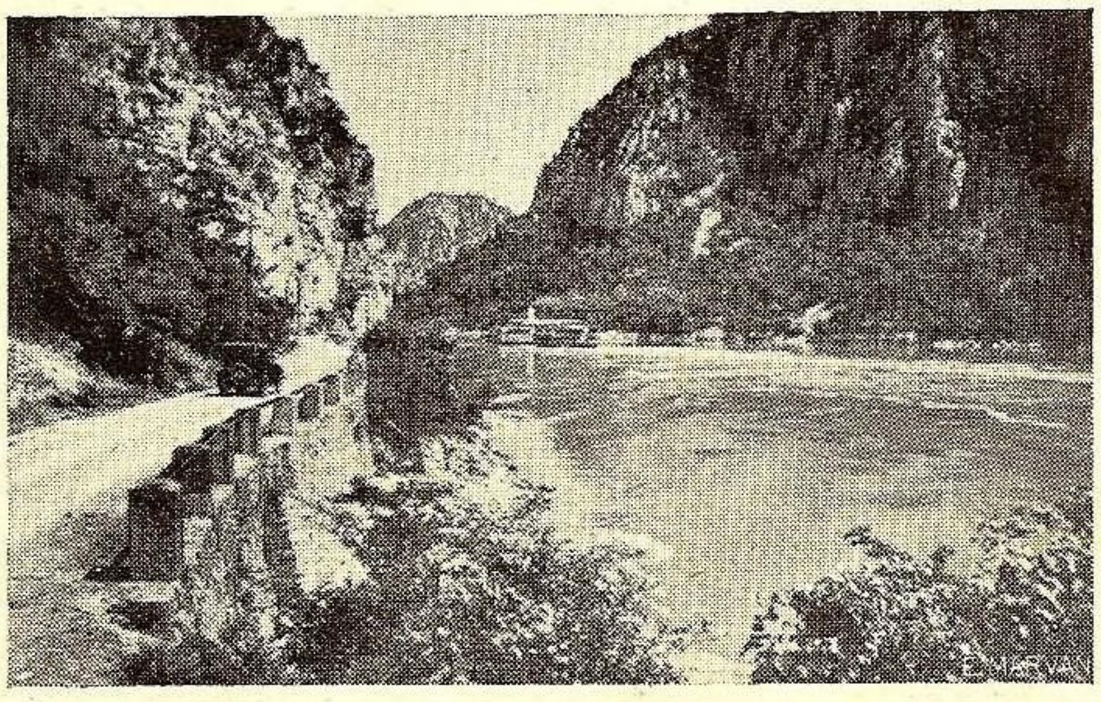
et 16.000 m. c./sec., tombe de 28 m. le long du défilé ; de nombreux rochers, immobiles et inexpugnables, déchirent les eaux, leur imposent un fort mouvement tourbillonnant et les précipitent par dessus leur crête dans les véritables gouffres, se trouvant presque toujours creusés aux pieds des seuils naturels, qui barrent le lit. Le fleuxe paraît jaillir ensuite de ces fonds perdus, comme la lave des volcans, au crépuscule des éruptions violentes !

En sortant du féérique défilé des Kazans, les eaux se calment, s'écoulent lentement devant la ville d'Orsova, reçoivent la rivière Cerna, embrassant l'ile d'Ada-Kaleh, pour affronter, immédiatement après, le plus redoutable obstacle que la nature a placé sur le chemin du fleuve : le barrage naturel des Portes de Fer.

D'innombrables rochers se trouvent entassés dans le lit fluvial, sur plus de deux kilomètres de sa longueur. Le Danube devient un champ étourdissant de tourbillons; des masses immenses d'eau se laminent entre les rochers immobiles, vers lesquels elles s'élancent vertigineusement. Elles sont projetées ensuite contre les seuils d'aval ; s'écrasent sur les terrasses étagées du lit et se précipitent avec des hurlements d'enfer contre l'eau écoulée par le canal navigable artificiel, pour se perdre finalement dans les abimes !

Le défilé carpatho-balcanique finit ainsi et le fleuve reprend progressivement son régime nonchalant de plaine, en déposant, immédiatement à la sortie, d'immenses quantités de matières solides, entraînées vigoureusement le long des Cataractes.

Le visiteur se trouve dominé par le pittoresque de la nature et le grandiose du fleuve, le long de la passe montagneuse du Danube, qui constitue, sans aucun doute, une des merveilles du monde !



Bateau à passagers, dans les Kazans
Vapor de pasageri, în Cazane

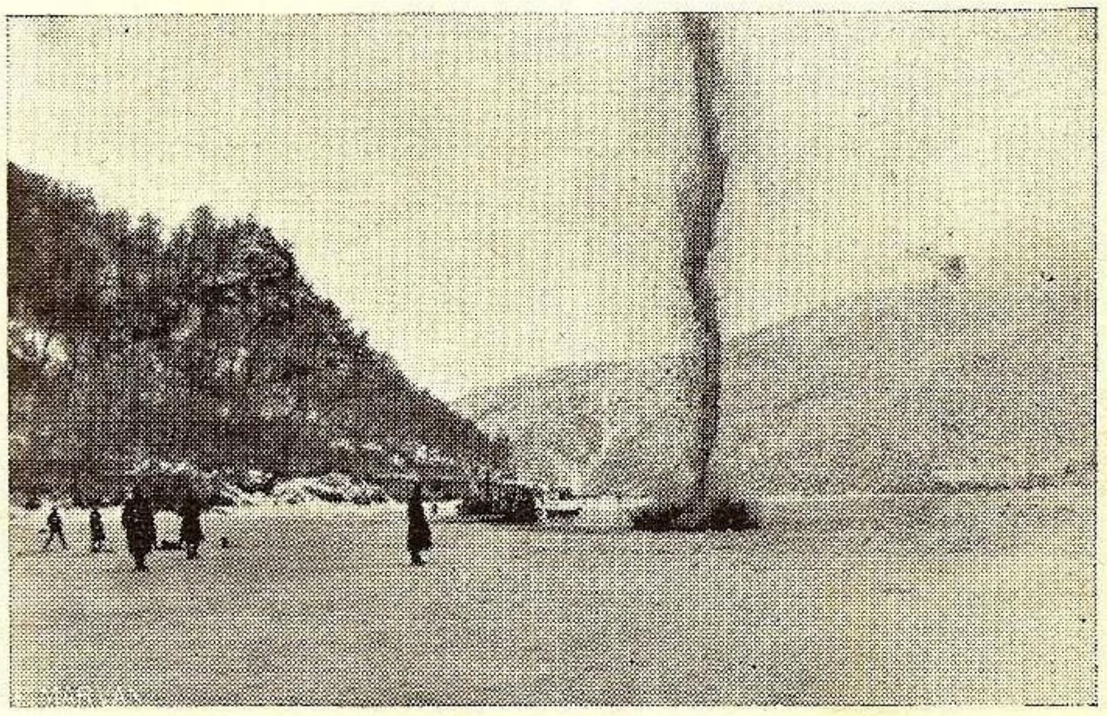
2. CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ.

Le conditions de navigabilité dans le défilé carpatho-balcanique ont été toujours très critiques et le sont aujourd'hui encore.

abisuri, săpate mai totdeauna la piciorul pragurilor naturale, ce barează albia. Fluviul pare că izvorăşte apoi din nou, din aceste funduri pierdute, asemenea lavei vulcanilor în spasmul final al erupţiilor violente !

Eşind din feericul defileu al Cazanelor, apele se liniştesc, se scurg uşor în faţa orăşelului Orşova, primesc râul Cerna, înconjură insula Ada-Kaleh, pentru a înfrunta imediat apoi cel mai temut obstacol ce a plasat natura în calea fluviului : barajul natural al Porţilor de Fier.

Mii de stânci stau grămădite în albia fluviului, pe mai bine de 2 kilometrii din lungimea ei. Dunărea devine un



Brisement de la glace, par explosifs, dans le défilé
Spargerea gheţii, prin explozie, în defileu

câmp ameţitor de turbioane ; mase imense de apă se laminează între stâncile imobile, către care se precipită năpraznic; sunt proectate apoi către pragurile din aval; se strivesc pe terasele etajate ale patului fluvial şi gemând ca în infern se azvârle asupra apei scursă prin canalul navigabil, artificial, pentru a se pierde însfârşit în abisuri!

Defileul carpato-balcanic se sfârşeşte astfel şi fluviul îşi reia treptat regimul său trândav de câmpie, depunând la eşirea din munţi, imense cantităţi de materii solide, târâte ca nimica în drumul cataractelor.

Călătorul păşeşte înfrigurat de frumuseţea naturei şi de măreţia fluviului, în lungul trecătoarei Dunării, care este, fără îndoială, o minune a lumii !

2. CONDIŢIUNI DE NAVIGABILITATE.

Condiţiunile de navigabilitate în defileul carpato-balcanic au fost totdeauna foarte critice şi sunt încă şi astăzi.

Romanii, al căror geniu constructiv a fost mai mult decât odată dovedit, au încercat să sape, la începutul secolului al III-lea, un canal artificial la Porţile de Fier, pentru a ajuta navigaţia ce se efectua prin defileu şi îndeosebi pentru a înlesni transportul şi aprovizionarea legiunilor lor proprii. Urmele acestui canal se văd şi astăzi, caşi acele ale îndrăzneţului drum, construit în mod genial pe grinzi-console horizontale, fixate în pereţii stân-

Les Romains, dont le génie de constructions civils a été maintes fois prouvé, ont essayé de creuser, au commencement du III-ème siècle, un canal artificiel aux Portes de Fer, pour aider la navigation, qui s'y effectuait et particulièrement pour faciliter le transport de leurs légions le long du défilé, ainsi que leurs de approvisionnements. Les traces de ce canal sont encore visibles, comme celles d'ailleurs de la route, témoignant autant d'audace que de génie, qui fut construite en console sur des poutres horizontales, fixés dans les parois rocheuses et chauves, qui tombent à pic dans les eaux tourbillonnantes et à fond perdu des Kazans.

Dans la dernière décade du siècle passé, c'est-à-dire 1800 ans après l'entreprise romaine, des travaux d'amélioration ont été exécutés par la Hongrie, chargée elle même par l'Autriche, qui avait reçu ce mandat de la part du Congrès de Berlin (1878).

Les dépenses des travaux devaient être supportées par la batellerie.

Malheureusement, les résultats de ces travaux, entrepris avec beaucoup d'enthousiasme, ont mené loin du but qu'on poursuivait.

En effet, l'on se proposait de réaliser une profondeur navigable de deux mètres, en amont d'Orsova, et de trois mètres, en aval de cette ville, et cela lorsque le niveau des eaux, sur l'échelle qui s'y trouvait installée, aurait été à zéro. Or, les résultats des travaux ont été tels, qu'actuellement on peut disposer à peine d'une profondeur de 1.60 m. en amont et de 2 m. en aval d'Orsova et cela non pas au niveau zéro, mais bien à celui de 1.00 m., sur l'échelle sus-mentionnée.

On peut donc affirmer que, malgré les quelques améliorations importantes, obtenues dans certains endroits, les travaux très coûteux, exécutés par la Hongrie dans le défilé, représentent un échec.

L'explication en est la suivante ;

Les difficultés principales qui s'opposaient à la navigation étaient provoqués :

a) par l'insuffisance de profondeur navigable au-dessus des seuils rocheux, qui barrent le lit fluvial et qui émergent même lors de basses eaux, à savoir les seuils de Stenka, de Kozla-Dojka, de Islaz-Tachtalia-Greben, de Joutzi et le seuil des Portes de Fer ;

b) par les courants de très forte vitesse, s'écoulant au dessus de ces mêmes seuils, lors des basses eaux, et exceptionnellement pendant les hautes eaux aussi, à Greben, grâce à une pointe rocheuse, s'avançant vers le milieu du lit fluvial qu'elle étranglait, lit qui s'évase ensuite brusquemment à plus de 2 km., provoquant ainsi une véritable cascade.

c) par l'impossibilité de naviguer pendant la nuit.

Les travaux effectués ont porté sur :

a) l'exécution de chenaux navigables dérochés, au-dessus des seuils sus-mentionnés.

coşi şi goi, ce cad vertical în masa frământată şi fără de fund a Cazanelor.

Tot astfel, ruinele podului lui Traian dela Turnul Severin, stau mărturie pentru neînfrânta activitate a geniului technic roman, pentru cucerirea Daciei.

In ultima decadă a secolului trecut, adică 1800 de ani după ecopa constructivă romană pe Dunăre, Ungaria, fiind însărcinată de Austria, a executat lucrări de ameliorare în defileul carpatic, ca urmare a mandatului ce acesta din urmă primise dela Congresul din Berlin (1878).

Cheltuelile făcute aveau să fie suportate de navigaţiune.

Din nefericire, rezultatele acestor lucrări, întreprinse cu mult entusiasm, au condus departe de scopul urmărit. In adevăr, trebuia să se obţină o adâncime navigabilă de doi metri, în amonte de Orşova, şi de trei metri în aval de acest oraş şi aceasta la nivelul zero al apelor, marcat pe scara limnimetrică ce se găsea instalată în acest orăşel.

Sau, efectul lucrărilor a fost astfel, încât astăzi se poate dispune de abia de 1,60 m. în amonte şi de 2.00 m. în aval de Orşova şi aceasta nu la nivelul zero, ci la +1.00 m. al scării limnimetrice sus citate.

Se poate afirma deci că, cu toate ameliorările locale obţinute, lucrările executate de Ungaria, la sfârşitul secolului trecut, reprezintă o înfrângere.

Explicaţia este următoarea :

1. *Dificultăţile principale* ce se opuneau navigaţiei erau provocate de :

a) insuficienţa adâncimii navigabile deasupra pragurilor stâncoase ce barează patul fluvial şi cari apar la zi în apele foarte joase, cum sunt acelea dela Stenka, dela Cazla-Dojke, Izlaz-Tachtalia-Greben, pragul dela Iuţi şi acela dela Porţile de Fier.

b) Curenţii de foarte mare viteză, ce iau naştere peste aceste praguri, în timpul apelor joase, şi excepţional chiar în apele mari, la Greben, datorită unui colţ stânccos ce înainta în albie şi gâtuia în acel punct patul fluvial ; imediat în aval, acesta se lărgeşte apoi, deodată, la mai bine de 2 km., provocând astfel o adevărată cascadă.

c) Imposibilitatea de a naviga în timpul nopţii.

2. *Lucrările efectuate* consistă în :

a) Executarea de şenale navigabile derocate, deacurmezişul pragurilor mai sus menţionate.

b) Construirea de diguri longitudinale, pentru îngustarea albiei minore, în aval de Greben şi de Iuţi, pentru a provoca o mai uniformă repartizare a pantei superficiale a apelor şi ca atare o micşorare a vitezii curentului.

c) Tăerea, pe 150 m., a colţului stâncos dela Greben.

d) Construirea canalului navigabil, artificial, în lungul malului drept, la Porţile de Fier.

Cu taote aceste lucrări şi lăsând deoparte insuficienta adâncime navigabilă obţinută (rezultat datorit în cea mai mare parte tocmai executării şenalurilor derocate, cari au

b) la construction de digues d'encaissement du lit mineur, en aval de Greben et aussi en aval de Ioutzi, pour obtenir une meilleure répartition de la pente superficielle des eaux et, partant, un abaissement de la vitesse du courant.

c) le dérasement, sur 150 m., de la pointe rocheuse de Greben.

d) la construction du canal navigable artificiel, le long de la rive droite, aux Portes de Fer.

Malgré ces travaux et outre l'insuffisance de la profondeur navigable obtenue — fait qui est dû justement à l'exécution des chenaux dérochés, ayant affaibli, par les ouvertures pratiquées dans les seuils, les remous produits auparavant par ceux-ci — les obstacles suivants restent encore à vaincre, par la batellerie, le long du défilé :

a) les courants atteignant dans le canal des Portes de Fer et à Greben, une vitesse de 5 m. à la seconde, ce qui impose l'immobilisation dans le défilé d'une flotte de remorqueurs puissants ; ceux-ci sont obligés, malgré leur force exceptionnelle s'élévant jusqu'à 1800 C. V. indiqués, de fractionner leurs trains de remorque et de les faire traverser par tronçons, le long des seuils rocheux, fait qui implique de grandes pertes de temps et, bien entendu, des dépenses supplémentaires, aussi.

b) les chenaux dérochés, ayant à peine 60 m. de largeur au plafond, ne permettent pas le croisement des convois et, en conséquence, des retards considérables sont imposés à ceux-ci, lorsqu'ils descendent le fleuve, si un ou plusieurs convois ou bateaux remontent ces mêmes chenaux, qui mesurent parfois plusieurs kilomètres de long.

c) Des retards plus importants encore sont imposés aux convois par l'interdiction de naviguer pendant la nuit, étant donné la présence de nombreux rochers, qui constituent pour la batellerie, même pendant la journée, un danger de tout instant.

d) D'autres conséquences désavantageuses découlent enfin de l'obligation de suivre les chenaux dérochés, lors des basses eaux; ainsi la navigation péniblement effectuée dans le brouillard d'automne, qui enveloppe spontanément les convois ; le supplément d'effort à développer par les remorqueurs, pour traverser les zones de courants traversiers (obliques par rapport à l'axe du chenal deroché); etc.

3. SOLUTION DE L'AVENIR.

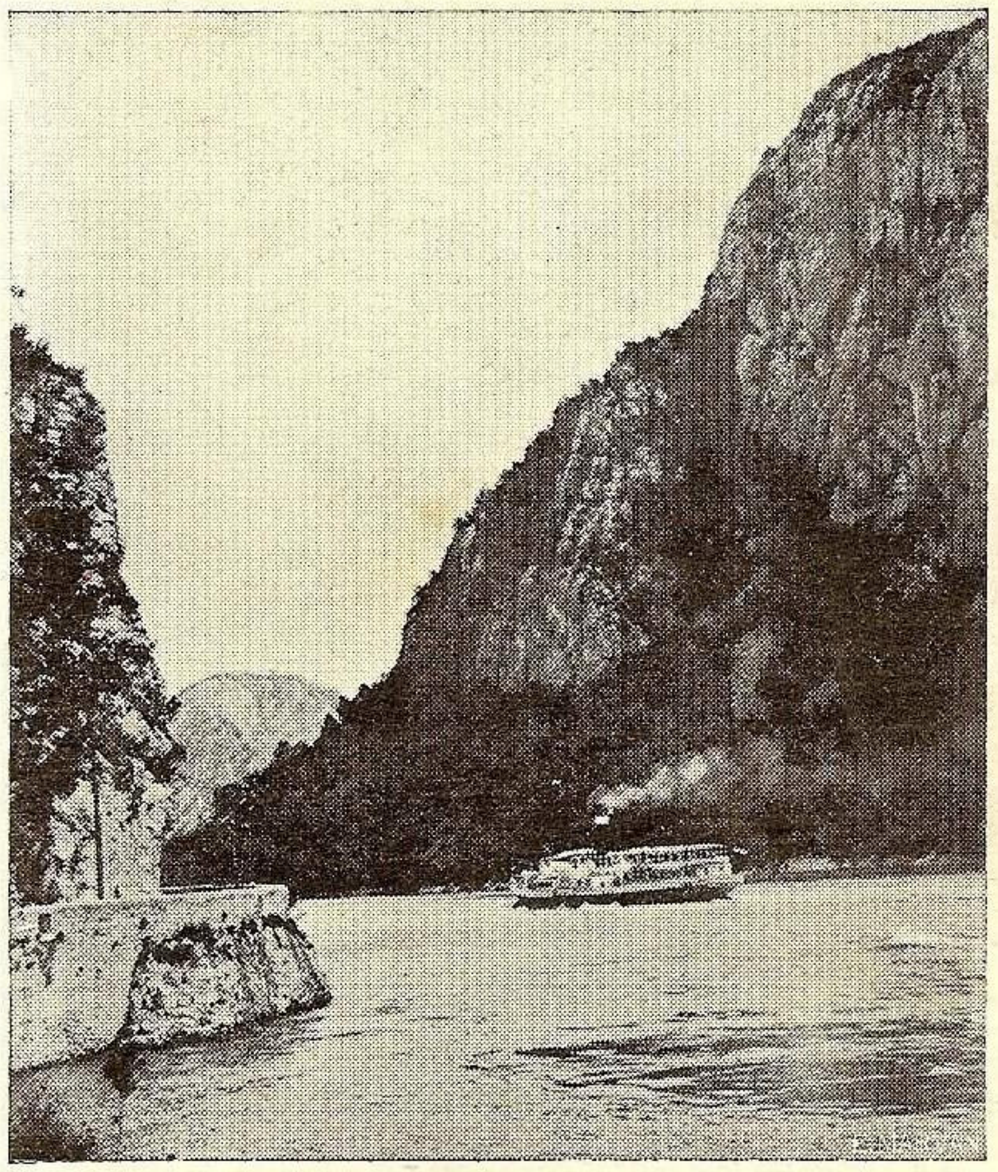
Pour toutes ces raisons — et elles n'ont pas encore été toutes exposées — d'urgents travaux d'amélioration sont nécessaires dans le défilé, mais, cette fois-ci, avec des résultats radicaux et définitifs.

La profondeur navigable, qui doit être à l'avenir de minimum 3 m., ne peut plus s'obtenir économiquement par l'approfondissement des chenaux dérochés existants,

slăbit efectul de baraj, ce îndeplineau cu succes, înainte, pagurilor naturale de stânci) vasele au încă de învins, în lungul defileului, următoarele piedici :

a) Curenţi ce ating o viteză de 5 m. pe secundă, în canalul artificial al Porţilor de Fier şi tot astfel la Greben, fapt ce impune imobilizarea în defileu a unei flote puternice de remorchere ; acestea sunt obligate, cu toată marea forţă de care dispun (ce atinge uneori 1800 cai vapori indicaţi) să fracţioneze convoiurile de şlepuri şi să le treacă pe rând peste praguri, ceeace implică mari pierderi de timp şi totodată considerabile cheltueli suplimentare.

b) Tot atât de grav este faptul că şenalurile derocate, având o lărgime la plafon de abia 60 m., nu îngădue încrucişarea convoiurilor şi, în consecinţă, întârzieri mari



sunt impuse vaselor ce scoboară, când unul sau mai multe convoiuri urcă aceste şenaluri, la distanţă între ele uneori de câţiva kilometrii.

c) Intârzieri mai însemnate încă în parcurs sunt impuse vaselor prin interzicerea de a naviga în timpul nopţii, datorită prezenţii nenumăratelor stânci în albia fluviului, ce constitue, chiar în timpul zilei, un pericol de fiece clipă.

d) Alte consecinţe dezavantajoase ce decurg din obligaţia de a urma şenalurile derocate, la ape joase, sunt :

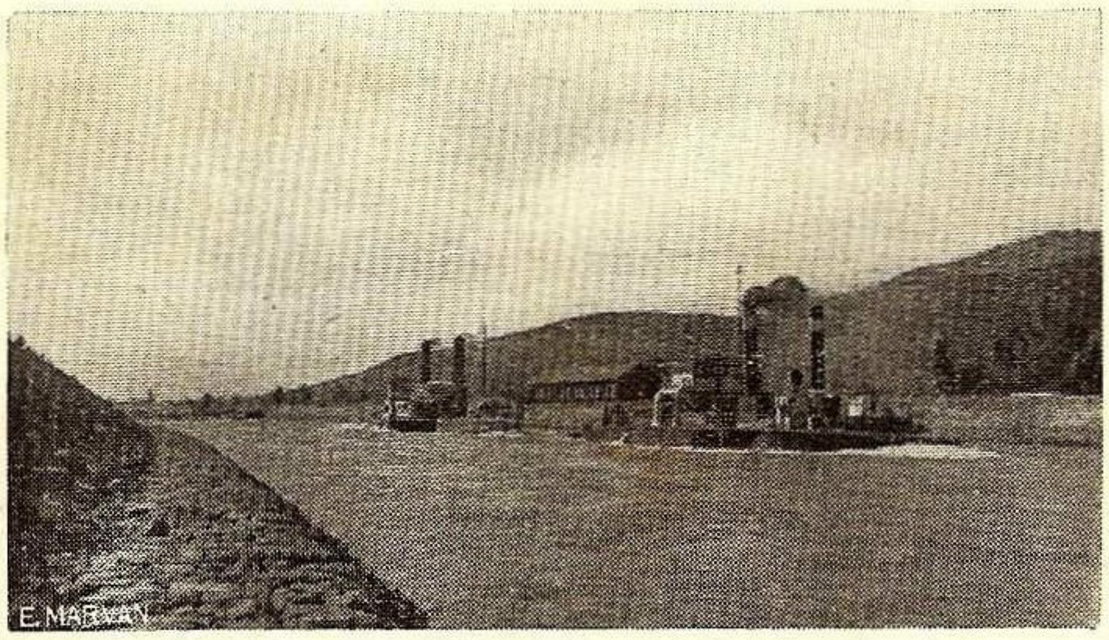
navigaţia penibilă, pe timp de ceaţă, care umple uneori, spontan, valea Dunării ;

suplimentul de efort, impus remorcherelor, pentru a trece cu trenul de remorcă deacurmezişul zonelor de curenţi traversieri (oblici în raport cu axul şenalului derocat).

mais bien par le relèvement du plan naturel d'eau, obtenu au moyen des barrages, c'est-à-dire par la *„canalisation du secteur"*.

On partagerait ainsi le défilé, par des barrages, en deux ou trois tronçons fluviaux (biefs), le long desquels la pente de l'eau et, en conséquence, la vitesse du courant, serait assez faible.

Les conditions de navigabilité en sortiraient ainsi radicalement améliorées; des chalands de 1000 tones—et non plus de 600 tonnes comme à présent — pouraient circuler jour et nuit, dans le secteur ; la flotte de remorqueurs puissants n'y serait plus immobilisée, l'effort à développer pour les trains de remorque étant considérablement diminué ; les convois pourraient remonter tout le secteur, dans leur formation normale ; leur croisement s'accomplirait tout le long du défilé et le danger du voisinage des rochers serait pratiquement écarté ;



Touage dans le canal artificiel des Portes de Fer.
Tuaj în canalul artificial din Porţile de Fier.

La communication entre les biefs successifs s'effectuerait par des écluses, accolées aux barrages.

Le problème de la navigabilité du secteur des Cataractes et des Portes de Fer serait définitivement résolu.

*

Il reste toutefois à se procurer les moyens financiers considérables, nécessités par des ouvrages de pareille envergure. Or, qui sont les capitalistes qui accepteraient d'investir leurs fonds dans une entreprise aussi peu rémunératrice, ou bien, combien intense devrait être la navigation dans le secteur, pour qu'elle puisse procurer la quote-part légitime, due aux capiteaux investis dans les travaux ?

Voilà un problème, qui parrait insoluble, et qui admet toutefois une solution très élégante dans le secteur des Cataractes et des Portes de Fer.

En effet, c'est l'énorme énergie hydraulique que le fleuve dépense actuellement pour franchir le défilé, qu'on pourrait capter, en installant des turbines, le long des barrages, turbines qui seraient spécialement dimensionnées et prévues en nombre suffisant ; l'énergie électrique débitée par les alternateurs, couplés aux turbines, consti-

3. SOLUŢIUNEA VIITORULUI.

Pentru toate aceste raţiuni, — şi ele nu au fost încă toate expuse — lucrări urgente de ameliorare sunt necesare în defileu, de data aceasta cu rezultate radicale şi definitive.

Adâncimea navigabilă, ce trebue să fie pe viitor de minimum 3 m., nu se mai poate obţine economic prin adâncirea şenalurilor derocate, existente, ci prin înălţarea planului natural al apei, obţinut cu ajutorul barajelor, adică prin *„canalizarea sectorului"*.

S'ar împărţi astfel defileul, prin două sau trei baraje, în biefuri, în lungul cărora panta apei şi, în consecinţă, viteza curentului, ar fi destul de slabă.

Condiţiunile de navigabilitate ar fi ameliorate, şlepuri de 1000 de tone — şi nu de 600 t. ca în prezent — ar putea să circule ziua şi noaptea în sector ; flota de remorchere puternice nu ar mai fi imobilizată, dat fiindcă curentul slăbind, efortul impus remorcherelor ar fi considerabil redus ; convoiurile ar putea să urce întregul sector în formaţie normală ; încrucişarea lor s'ar putea efectua în tot lungul defileului şi pericolul vecinătăţii stâncilor ar fi practic înlăturat ;

Comunicarea între biefurile succesive s'ar efectua prin ecluze, situate la baraje.

Problema navigabilităţii sectorului Cataractelor şi al Porţilor de Fier, ar fi astfel, pentru totdeauna, rezolvată.

Rămâne totuşi să se procure mijloacele financiare, considerabile, necesare, pentru uvraje de asemenea dimensii. Ori, cari sunt capitaliştii cari ar accepta să-şi investească disponibilităţile lor într'o întreprindere aşa de puţin rentabilă sau, cât de intensă ar trebui să fie navigaţia în sector pentruca ea să poată furniza cota-parte legitimă, datorită capitalurilor învestite în lucrări ?

Iată o problemă ce pare insolubilă, şi care admite totuşi, o soluţie foarte elegantă, în sectorul Cataractelor şi al Porţilor de Fier.

In adevăr, se poate capta economic, enorma energie hidraulică pe care fluviul o cheltueşte în prezent pentru a străbate defileul, instalând turbine, special dimensionate şi prevăzute în număr suficient la fiecare din barajele proectate ; energia electrică debitată de alternatori, cuplaţi cu turbinele, ar constitui o marfă de vânzare, în deosebi de preţioasă, şi ar putea să asigure interesul şi amortizarea capitalurilor învestite în uvraje.

Pentru a ne da seama de posibilităţile ce există în această privinţă, am întocmit un ante-proect de canalizare a defileului, în scopul de a realiza, simultan, ameliorarea radicală a condiţiunilor de navigabilitate şi captarea imensei cantităţi de energie hidraulică, disponibilă în sector. Acest ante-proect, care a necesitat studii şi observaţii ce au durat aproape patru ani, a fost realizat în primul loc graţie sprijinului ce ne-a fost continuu acordat de d-l Profesor Constantin D. Buşilă, în calitatea sa de

tuerait une marchandise à vendre, particulièrement précieuse, et pourrait assurer l'intérêt et l'amortissement des capitaux, investis dans les ouvrages.

Pour nous rendre compte des possibilitées qui existe à ce sujet, nous avons dressé un avant-projet pour la canalisation du secteur, dans le but de réaliser, simultanément, l'amélioration radicale des conditions de navigabilité, ainsi que le captage de l'immense quantité d'énergie hydraulique, disponible dans le défilé. Cet avant-projet, qui a nécessité des études et des observations de presque quatre années, a été réalisé en premier lieu grâce à l'appui qui nous a été accordé par M. le Professeur Constantin D. Busila, dans sa qualité d'administrateur délégué de la société „Electrica" de Bucarest, et au nom de cette société.

Nous avons étudié, dans l'avant-projet, deux solutions de canalisation du défilé, dont les résultats seront exposés, très brièvement, dans ce qui suit ;

La première solution consisterait en trois usines-barrages, à savoir ;

Une usine aux Portes de Fer, prévue avec des turbines Kaplan de 30.000 C. V. chacune, capables à fournir 404.000 C. V. puissance moyenne annuelle (voir planche annexée).

Une seconde usine à Ioutzi, par laquelle on pourrait obtenir 300.000 C. V., puissance moyenne anuelle, usine munie des turbines hélicoïdales à 20.000 C. V. chacune, et enfin ;

Une troisième usine à Tachtalia, produisant une puissance moyenne annuelle de 236.000 C. V. et dotée de turbines Kaplan de 10.000 C. V. chacune.

Toutes ces trois usines seraient donc capables d'assurer une puissance moyenne annuelle, totale, de 940.000 C. V.

C'est là un trésor, qu'on ne pourra plus ignorer à l'avenir !

La nature et les dispositions des ouvrages adoptés ont été imposées par la necessité impérative de laisser libre l'écoulement des glaçons à la débâcle, de véritables icebergs, qui descendent à une vitesse vertigineuse, particulièrement des défilés de Caronini et des Kazans ; ils ne doivent pas éprouver la moindre gêne dans les barrages-usines, sous peine de mettre en danger l'existence même de ces ouvrages.

C'est pourquoi nous avons projeté des vannes cylindriques, mesurant 50 m. de largeur (écartement entre les piles) et 13 m. de hauteur, vannes qui peuvent s'abaisser de 3 m. au-dessous du niveau de l'eau, pour laisser s'écouler librement, entraînés par la lame déversante, les glaçons ordinaires, tandis que les mêmes vannes peuvent être levées à 5 m. au-dessus des plus hautes eaux connues, pour laisser passer, en dessous, les plus gros glaçons, à la débâcle.

A chaque barrage-usine nous avons projeté deux écluses, mesurant 300 m. de longueur et 24 m. de largeur

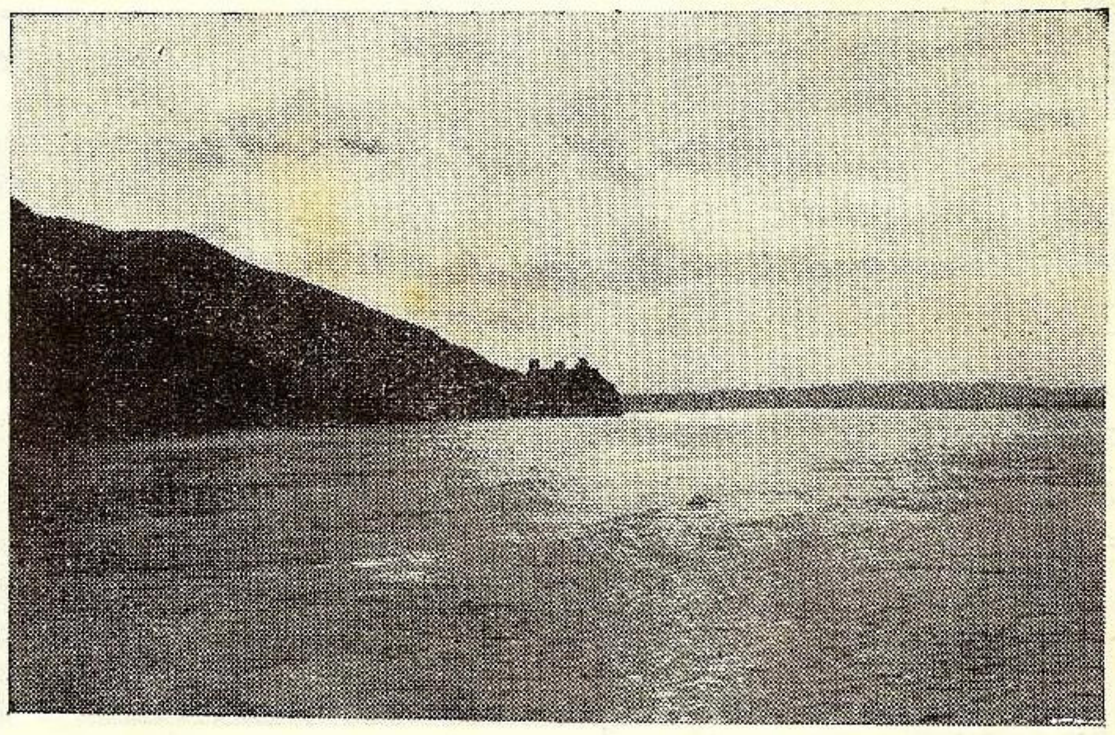
administrator delegat al societății „Electrica" din București, și în numele acestei societăți, precum și aceluia al d-lui Ministru Constantin Contzescu, Delegatul României în Comisiunile Europeană și Internațională a Dunării, care ne-a sprijinit puternic pe lângă această Comisiune, pentru a ne furniza datele de observațiuni anterioare și a ne facilita studiile noi ce eram obligați să facem.

Au fost studiate în ante-proect două soluțiuni de canalizare a defileului, ale căror rezultate vor fi expuse, foarte pe scurt, în cele ce urmează :

Prima soluție ar consista în trei baraje-uzini și anume:

O uzină la Porțile de Fier, prevăzută cu turbine Kaplan de 30.000 cai fiecare, cari ar putea furniza laolaltă o putere medie anuală de 404.000 C. V. (a se vedea planșa anexată).

O a doua uzină la Iuți, prin care s'ar putea obține 300.000 cai putere mijlocie anuală, uzină prevăzută cu turbine helicoidale de 20.000 cai fiecare ;



Ruines de Golubacs, au coucher du soleil.
Ruinele Golubace, în apus de soare.

In sfârșit, a treia uzină ar fi instalată la Tachtalia, producând o putere mijlocie anuală de 236.000 cai și fiind dotată tot cu turbine Kaplan, de 10.000 cai putere fiecare.

Toate aceste trei uzini laolaltă, ar fi deci capabile să asigure o putere medie anuală, totală, de 940.000 cai.

Iată o comoară, de care nu vom mai putea să ne dispensăm pe viitor !

Natura și dispozițiunile uvrajelor adoptate au fost impuse prin necesitatea imperativă de a lăsa liberă scurgerea ghețarilor, la debaclu, adevărați munți zdrențuiți de gheață, ce scoboară cu o viteză vertiginoasă din defileurile Coronini și al Cazanelor ; uzinele baraje trebue să le opună minimum de rezistență, fapt ce condiționează însăși existența acestor uvraje.

Pentru aceasta noi am proiectat vane cilindrice de 50 m. lărgime (distanță între pile) și 13 m. înălțime, vane ce pot să se scoboare cu 3 m. sub nivelul apei pentru a îngădui libera scurgere a ghețurilor ordinare prin lama deversantă și totodată vanele se pot ridica la 5 m. deasu-

utile et, outre les vannes, les bâtiments des machines et les écluses, nous avons prévu un pont nour chaussée double, reliant la Roumanie à la Yougoslavie, sauf à l'usine des Portes re Fer où un pont de chaussée et de voie ferrée double est nécessaire, afin de mettre en communication la ligne internationale Bucarest-Simplon avec le réseau des chemins de fer yougoslaves.

Le prix de tous ces ouvrages, y compris les travaux de protection des berges, s'éleveraient comme suit ;

a) Pour l'usine des Portes de Fer à frs. or 188.000.000
Le prix du C. V. installé serait de 392 frs. or.
et le prix de revient, par k.W.h., dans l'hypothèse de 3000 heures de fonctionnement de l'usine par an, en pleine charge, serait seulement de . . . . . 0,021 frs. or.

b) Pour l'usine de Joutzi, les sommes nécessaires à l'exécution des ouvrages et à l'installation des turbines et de l'appareillage électrique, jusqu'au départ des lignes, seraient de . . . . . frs. or 164.000.000
Le prix par C. V. installé serait égal à 410 frs. or. et le prix de revient de k.W.h. dans la même hypothèse de fonctionnement, à . . . . . 0.025 frs. or.

c) Enfin, pour l'usine de Tachtalia, les investitions s'élèveraient à . . . frs. or 147.500.000
Le prix du C. V. mis en oeuvre serait de 527 fr. or et le prix de revient du k.W.h., pour 3000 heures de marche de 0.028 frs. or.

Toutes ces trois usines nécessiteraient donc des investitions s'élevant à un demi-milliard de francs or, et produiraient, comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, 940.000 C. V. puissance moyenne annuelle.

*

La deuxième solution de canalisation du Secteur, qui conviendrait mieux au point de vue des capitaux à investir, des dimensions des ouvrages de protection des berges, ainsi que du nombre des barrages-usines nécessaires (donc des écluses à franchir par la batellerie) est celle qui comprend seulement deux usines, à savoir celle des Portes de Fer et une seconde usine à Greben.

L'usine des Portes de Fer reste telle quelle a été décrite ci-dessus.

L'usine de Greben devrait être prévue toujours avec des turbines Kaplan de 30.000 C. V. chacune.

Les sommes à y investir s'éleveraient à frs. or 155.000.000.

Le prix par C. V. installé serait de 345 frs. or.

Le prix de revient du k.W.h., pour 3000 heures de fonctionnement en pleine charge de l'usine, serait de 0.019 frs. or., par conséquent le plus bas prix obtenu dans toutes les usines projetées.

L'usine des Portes de Fer et celle de Greben produiraient ensemble 784.000 C. V. puissance moyenne

pra celor mai înalte ape cunoscute pentru a lăsa să se scurgă pe sub ele cele mai mari grămezi de gheţuri, la debaclu.

La fiecare uzină am proectat câte două ecluze, de 300 m. lungime şi 24 m. lărgime utilă şi în afară de vane, clădirile maşinilor şi ecluze, am prevăzut câte un pod de şosea dublă, legând România cu Jugoslavia, exceptând uzina dela Porţile de Fier unde este nevoe de un pod de şosea şi cale ferată dublă, pentru a pune în comunicare linia internaţională Bucureşti-Simplon cu reţeaua de cale ferată jugoslavă.

Preţul tuturor acestor lucrări, inclusiv apărarea malurilor, se evaluează precum urmează :

a) Pentru uzina dela Porţile de Fier la franci aur 188.000.000
Preţul pe cal vapor instalat ar fi de 392 fr. aur şi preţul pe cost pe kilowat-oră, în hipoteza a 3000 de ore de funcţionare pe an, în plină sarcină a uzinei, ar fi numai de . . . . . fr. aur 0,021

b) Pentru uzina de la Iuţi, sumele necesare executării uvrajelor şi instalării turbinelor şi aparatajului electric obligator, până la plecarea liniilor, ar fi de . fr. aur 164.000.000
Preţul pe cal vapor instalat ar fi de 410 fr. aur, iar preţul de cost al kilowatului-oră, în aceiaşi hipoteză de funcţionare, de . . . . . fr. aur 0,025

c) Insfârşit, pentru uzina dela Tachtalia investiţiunile s'ar ridica la . . . fr. aur 147.500.000
Preţul calului vapor, pus în operă, ar fi de fr. aur 527 şi preţul de cost al kilowatului-oră, pentru 3000 de ore de mers, pe an, ... fr. aur 0,028

Investiţiunile necesitate de toate aceste 3 uzini s'ar ridica la o jumătate de miliard de franci aur şi ele ar produce, precum am menţionat mai sus, 940.000 cai putere medie anuală.

A doua soluţie de canalizare a sectorului, care ar fi preferabilă din punctul de privire al capitalurilor de investit, al dimensiilor uvrajelor de protecţie ale malurilor. caşi din acela al numărului de baraje-uzine necesare (şi deci al ecluzelor de străbătut de către navigaţie) este aceea ce cuprinde numai două uzini şi anume : uzina dela Porţile de Fier şi o a doua uzină la Greben.

Uzina dela Porţile de Fier a fost descrisă mai sus.

Uzina dela Greben ar fi prevăzută tot cu turbine Kaplan, de 30.000 cai fiecare.

Sumele necesare de investit s'ar ridica la franci aur 155.000.000.

Preţul calului vapor instalat ar fi de fr. aur 345.

Preţul de cost al kilowatului-oră, pentru 3000 de ore funcţionare în plină sarcină a uzinei, ar fi de fr. aur 0,019

annuelle et demanderaient 343.000.000 frs. or d'investitions.

C'est la solution la plus modérée et la plus commode aussi.

CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES.

La première usine à exécuter serait celle des Portes de Fer, aussi bien en raison de l'immense quantité d'énergie qu'elle fournirait et des améliorations qu'elle apporterait aux conditions actuelles de navigabilité, que de l'établissement des voies de communication directes, et nécessairement urgentes (par chaussée et par voie ferrée) entre la Roumanie et la Jougoslavie.

Les autres usines seraient construites, successivement, de l'aval vers l'amont, pour réaliser ainsi les meilleures conditions d'exploitation de la voie navigable, d'exécution des ouvrages techniques, ainsi que du rendement des installations.

Bien que les capitaux à investir soient considérables, les améliorations radicales de la voie navigable actuelle, ainsi que l'immense quantité d'énergie obtenue, justifieraient pleinement les dépenses nécessaires, si l'on pouvait assurer la distribution d'une partie importante de l'énergie électrique, produite.

Or, c'est là la plus grande difficulté de l'heure présente.

Toutefois, si l'on considère le fait que le Secteur des Cataractes se trouve placé à distances convenables (pour le transport de l'énergie) des capitales des quatre pays avoisinantes, à savoir de Belgrade, de Bucarest, de Budapest et de Sophia ; que l'installation d'usines électro-métallurgiques et électro-chimiques, constituerait un levier très puissant dans la voie du relèvement économique de la Roumanie et de la Yougoslavie; que la situation géographique du défilé carpato-balcanique, tout près du coeur de l'Europe et non loin de la Mer Noire, permettrait le développement de grandes industries d'exportation, qui auraient à utiliser une énergie à prix réduit et à disposer, pour l'approvisionnement en matières premières et pour le transport des produits fabriqués, d'une voie aussi commode et aussi convenable que le Danube, on peut affirmer que le Secteur des Cataractes constitue une des régions les mieux dotées du monde et doit en conséquence attirer, sans retard, l'attention des capitalistes sérieux.

Mais, il y a une autre raison qui plaide en faveur de la canalisation du Secteur des Cataractes et des Portes de Fer. C'est l'actuelle crise économique mondiale qui impose l'aménagement urgent des sources d'énergie très riches, et qui peuvent être captées à très bas prix de revient, énergie qui serait transportée dans les grands centres de consommation, par des *réseaux électriques internationaux à très haute tension,* et serait employée, à tout instant, là où les besoins économiques du continent le réclame.

aşadar cel mai jos preţ obţinut în toate uzinele proectate.

Uzina dela Porţile de Fier şi aceea dela Greben, ar produce împreună 784.000 cai putere medie anuală şi ar necesita investiţiuni în valoare de 343.000.000 fr. aur.

Este soluţia cea mai moderată şi cea mai comodă, totodată.

CONSIDERAŢIUNI ECONOMICE.

Prima uzină de executat ar fi aceea dela Porţile de Fier, datorită atât imensii ccantităţi de energie ce ar furniza, şi îmbunătăţirilor ce ar aduce condiţiunilor actuale de navigabilitate, cât şi pentru stabilirea de căi de comunicaţie directe (prin şosea şi cale ferată) între România şi Jugoslavia.

Celelalte uzini ar fi construite, succesiv, din aval către amonte, pentru a realiza astfel cele mai bune condiţiuni de exploatare a căei navigabile, de executare a uvrajelor technice şi de randament al instalaţiunilor.

Cu toate că sumele de investit sunt considerabile, îmbunătăţirile radicale ale căei navigabile actuale, ca şi imensa cantitate de energie obţinută, ar justifica pe deplin cheltuelile necesare, dacă s'ar putea asigura plasarea unei părţi importante din energia electrică produsă.

Ori, aceasta este marea dificultate a zilei de astăzi.

Totuşi, dacă se are în vedere că sectorul Cataractelor se găseşte aşezat la distanţe convenabile (pentru transportul de energie) de capitalele celor patru ţări înconjurătoare, şi anume de Belgrad, Bucureşti, Budapesta şi de Sofia; că instalarea de uzini electro-metalurgice şi electrochimice ar constitui o pârghie foarte puternică pentru ridicarea economică a României şi a Jugoslaviei ; că situaţia geografică a defileului carpato-balcanic, aproape de inima Europei şi nu departe de Marea Neagră, ar permite dezvoltarea de mari industrii de export, cari ar avea să folosească o energie de bază foarte eftină şi să dispună pentru aprovizionarea materiilor prime caşi pentru transportul produselor fabricate de o cale aşa de comodă şi de convenabilă ca Dunărea, se poate afirma că Sectorul Cataractelor constitue una din regiunile cele mai dotate din lume şi trebue să atragă, ca atare, fără întârziere, atenţiune capitaliştilor serioşi.

Mai este încă o raţiune care pledează în favoarea canalizării Sectorului Cataractelor şi al Porţilor de Fier. Este actuala criză economică mondială, care impune amenajarea neîntârziată a surselor de energie foarte bogate, ce pot fi captate la un preţ unitar, excepţional de redus, de cost, energie ce ar fi transportată în marile centre de consumaţie, prin *reţele electrice internaţionale de foarte înaltă tensiune,* şi ar fi întrebuinţată în orice clipă, acolo unde necesităţile economice ale continentului o reclamă.

In acest fel, marile surse de energie hidraulică şi ter-

De cette façon, les grandes sources d'énergie hydrauliques et thermiques, isolées, trouveraient le meilleur emploi de leur production, étant donné la possibilité d'assurer une distribution économique et rationnelle de l'énergie sur tout le continent, le mettant en état de mieux supporter la crise. L'idée de ces réseaux internationaux de très haute tension, émise il y a trois ans par M. Viel, et soutenue à la 2-ième Conférence Mondiale de l'Energie de Berlin en 1930, par le Dr. Ing. E. N. Oskar Oliven, gagne de plus en plus du terrain, et elle fut appuyée, à nouveau, récemment, par M. Marliot (dans la Revue des Deux Mondes du 15 Nov. 1931), qui exprime l'espoir que le moment ne soit plus éloigné, où les sources d'énergie des Alpes seront reliées à celles du Danube — aux Portes de Fer — et ces dernières à celles des riches régions pétrolifères de notre pays.

Nous croyons que l'avant-projet, très sommairement exposé ci-dessus, pourra constituer une base sérieuse pour l'examen du grand problème économique et technique — d'intérêt national et international — qui est la „Canalisation du Secteur des Cataractes et des Portes de Fer" et que l'on ne tardera plus à faire les efforts nécessaires pour mettre en valeur cette source gigantesque d'énergie, destinée à améliorer le présent, à faciliter notre développement économique dans l'avenir et à honorer la génération, qui aura réussi à réaliser un si grand travail d'essor national, à l'un des moments les plus critiques de notre histoire!

Ing. GRÉGOIRE VASILESCO

mică, izolate, ar găsi cea mai bună întrebuinţare a produsului lor, dată fiind posibilitatea de a asigura o distribuţie economică şi raţională a energiei pe întreg continentul, punându-l în stare de a suporta mai uşor criza şi de a eşi mai repede din dezordinea economică actuală.

Ideea construiri acestor reţele internaţionale de foarte înaltă tensiune, emisă acum trei ani de d-l Viel şi susţinută la a 2-a Conferinţă Mondială a Eenergiei dela Berlin, din 1930, de Dr. Ing. E. N. Oskar Oliven, câştigă tot mai mult teren şi a fost susţinută din nou, recent, în „Revue des Deux Mondes" (15 Noembrie 1931) de d-l Marliot, care exprimă nădejdea că nu va trece mult până ce sursele de energie din Alpi, vor fi legate cu acelea ale Dunării — la Porţile de Fier — şi acestea din urmă cu acelea ale bogatelor regiuni petrolifere ale ţării noastre.

Noi credem că ante proectul, — foarte sumar expus mai sus, — va putea să constitue o bază serioasă pentru examinarea marei probleme economice şi technice — de interes naţional şi internaţional — care este „Canalizarea Sectorului Cataractelor şi al Porţilor de Fier" şi că nu se va mai întârzia mult pentru a face eforturile necesare, spre a se pune în valoare această gigantică sursă de energie, destinată să uşureze situaţia prezentă, să ajute dezvoltarea noastră economică viitoare, şi să onoreze generaţia care va fi reuşit să realizeze o asemenea operă de avânt naţional, într'unul din momentele cele mai critice ale istoriei noastre!

Ing. GRIGORE VASILESCU

Evoluţia în construcţiile navale[1)]

de AL. MARIUS GHEORGHIU

Progresul în technica construcţiilor navale devine din ce în ce mai important pentru economia exploatărei vaselor maritime. Prin îmbunătăţirile continue ale aparatului motor şi ale utilajului de bord, cheltuelile de exploatare ale vaselor noui, faţă de acele vechi, sunt cu mult mai reduse, din care cauză vasele vechi nu pot sta în linie de concurenţă cu primele. In perioadele de depresiune ele pot găsi întrebuinţare numai la navluri reduse, astfel încât cu speze oneroase şi încasări slabe, sunt dezarmate la o limită la care exploatarea vaselor moderne e încă rentabilă.

Ca să ne dăm mai bine seama de progresul înfăptuit în ultimii ani, un scurt istoric al realizărilor în domeniul construcţiei şi propulsiunei vaselor, ne va fi de un vădit folos.

Incercări de a mişca un vas prin forţa vaporilor au fost făcute încă din 1707 de Papin ; Fulton e însă considerat ca creatorul navigaţiei cu vapori, fiindcă în August 1807 reuşeşte a inaugura curse regulate, cu rezultate comerciale apreciabile, cu vaporul său „Clermont", între porturile New-York şi Albany.

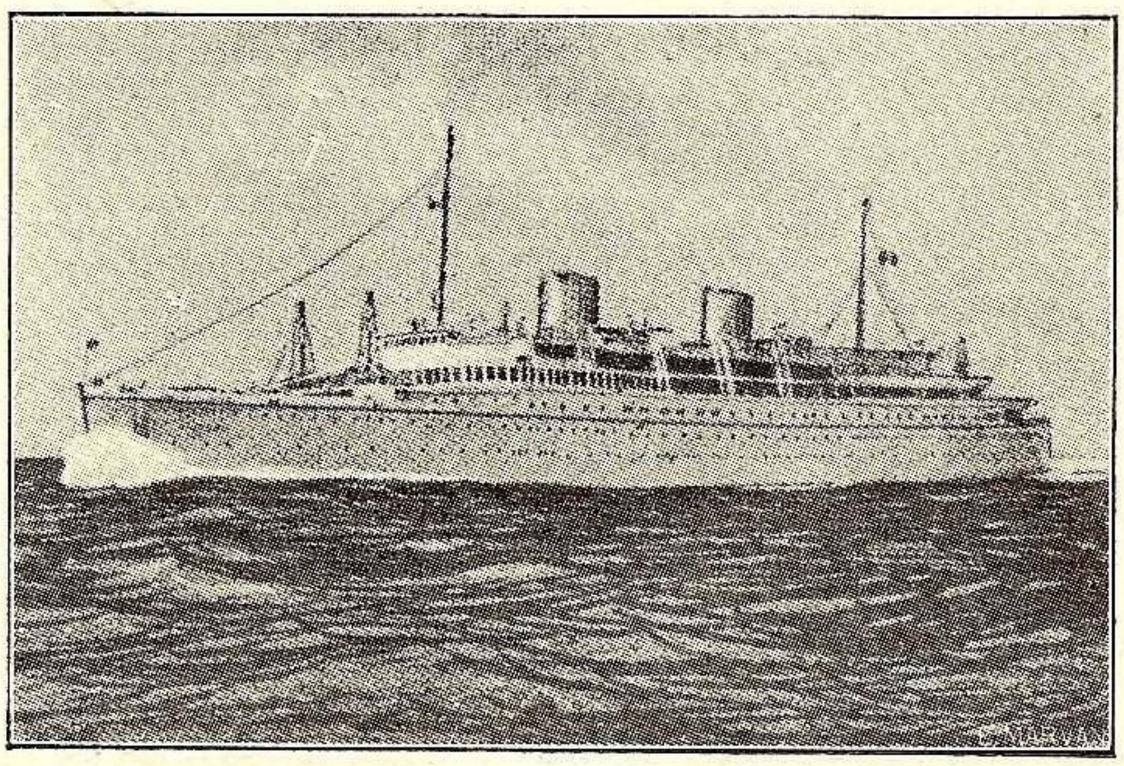
Prima călătorie peste ocean a fost efectuată de vasul cu vapori „Savannah". Plecat în Mai 1819 din Savannah (Statele-Unite) traversă Oceanul Atlantic în 29 zile, acostă în Anglia, continuându-şi apoi călătoria până în Marea Baltică. Acest vas avea şi vele, pe cari le întrebuinţa când vântul era propice, aşa că l'am putea mai curând considera ca un vas cu vele, cu o maşină auxiliară. De altfel când vasul naviga cu vele, roţile cu sbaturi, cari serveau de propulsor, se puteau demonta şi urca pe bord.

Incepând din 1836 chestiunea înfiinţărei de linii regulate de vapoare între New-York şi Liverpool, fu serios examinată. Compania de navigaţie „Cunard Line" înfiinţată în 1839 inaugură serviciul regulat între Liverpool şi New-York în Iulie 1840, cu vaporul „Britania" de 1350 tone. Dela această dată viteza şi tonajul vaselor în serviciu pe această linie, cresc mereu.

Ca toate ideile noui întâmpinate cu bănuială şi neîncredere, şi ideia întrebuinţărei fierului în construcţia va-

[1)] Rezumat din broşura „Problema Marinei Comerciale", 1931, Tipogr. Slova, Brăila.

selor fu primită la început cu ironii ; mulți credeau că un vas de fier se va scufunda îndată ce va fi lansat în apă. Obiecțiuni mai serioase împotriva întrebuințărei fierului au fost ridicate în privința costului, a perturbărei acului magnetic și a ruginirei carenei. Nici una din ele n'a putut împedica înlocuirea lemnului prin fier, care după 1850 devine generală.



Vasul cu motoare „Victoria"

La tonaj egal vasele au flotabilitate mai mare, calează mai puțin și pot lua mai mult caric ; sunt mai ieftine în serviciu, fiind mai rezistente și mai puțin expuse distrugerei prin incendiu.

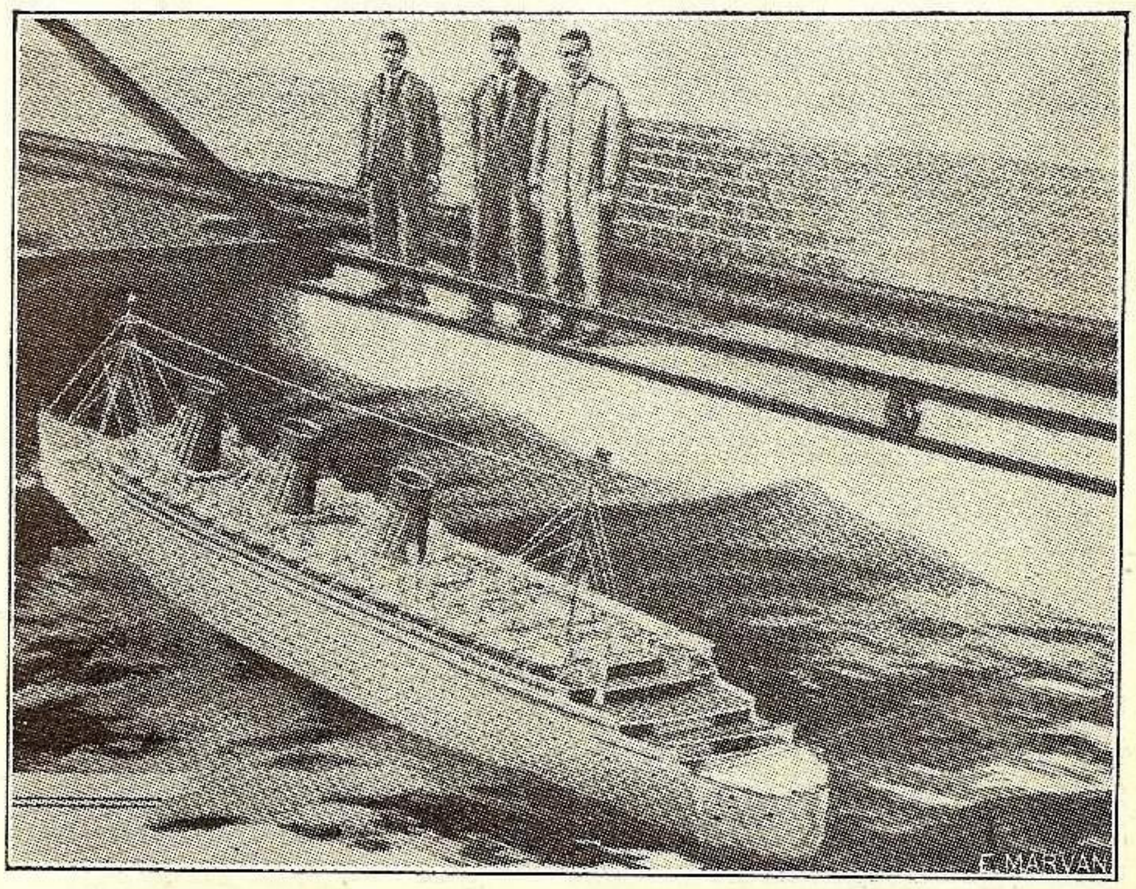
Introducerea oțelului în construcțiile navale după 1875 aduce un nou și puternic impuls în desvoltarea marinei comerciale. Pe când în 1880, 9/10 din vasele engleze se construiau încă din fier, în 1890 proporția scade la mai puțin de 1/20, pentru ca în 1910 fierul să fie înlocuit complect de oțel.

Caracteristica construcțiilor navale de după război constă în alegerea tipului de vas care corespunde mai bine genului de trafic pe care îl va deservi, fie că e vorba de cargoboturi, de vase de poștă și călători sau de vase mixte. Trăsătura comună tuturor acestor categorii de vase, față de cele construite înainte de 1915, e mărirea tonajului și vitezei. Acest fapt își are explicația lui : mărirea tonajului și vitezei e în raport direct cu o eficacitate mai mare și în consecință cu o exploatare mai economică. După aceste norme, în ultimii douăzeci de ani, aproape toate companiile de navigație mai importante din lume și-au mărit tonajul pe unitate. Astfel societatea Oceanic Steam Navigation Co. (White Star Line) până în 1911, data construcției transatlanticului „Olympic" de 46.439 tone, avea vapoare de un tonaj între 10.000 și 15.000 tone. Dela 1918 încoace, construcțiile noui câștigă în importanță : „Calgaric" construit în 1918 are un tonaj de 16.063 tone ; „Homeric" în 1922 are 34.351 tone ; „Albertic" construit în 1923 are 18.940 tone ; cel mai recent vapor al companiei White Star Line e transatlanticul „Britannic" de 26.400 tone, construit în 1929 și pus în serviciu în Iunie 1930.

Compania Cunard Steam Ship Co. din Liverpool, care în general are vapoare mai mari ca acele ale White Star Line, și-a menținut tonajul în construcțiile de după război în limitele celui dinainte de 1914. Seria vapoarelor de tipul „Carmonia" și „Caronia" de un tonaj de 19.500 tone, e complectată cu vapoarele „Laconia", „Franconia" și „Carinthia" de un tonaj variând între 19.600 și 20.277 și construite în anii 1922, 23 și 25. In baza tratatului din Versailles, parcul Companiei Cunard se mărește cu o unitate importantă : „Berengeria" (ex Imperator), transatlantic cedat de Germania, de un tonaj de 52.226 tone, construit în 1912 în șantierele Vulkan Werke din Hamburg.

Hamburg Amerika Linie își construi în 1905 vapoarele „Kaiserin Auguste Viktoria" de 24.589 tone și „Amerika" de 22.622 tone, primele două unități din tipul vapoarelor mixte transatlantice de călători și mărfuri, cu cari tonajul pe unitate crește dela 13.300 la 24.580 tone, iar viteza la 17—18 mile pe oră, față de 13—14 mile a vapoarelor existente înainte în serviciu.

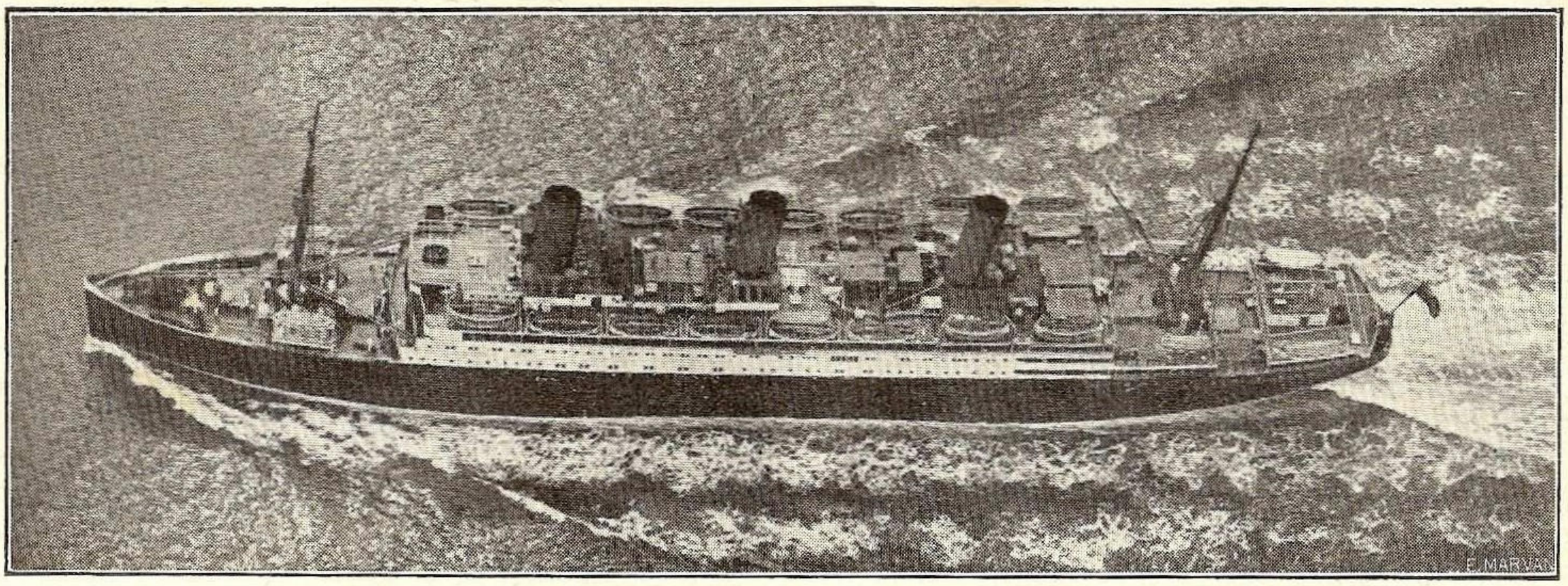
Mărind mai mult viteza decât tonajul, Nord Deutscher Lloyd construește în 1908 vapoarele „George Washington" de 25.570 tone cu $19^1/_2$ mile pe oră. Viteza aceasta a fost menținută și la vapoarele de tipul „Columbus", construite după 1922, mărindu-li-se tonajul până la 32.350 t. Trebue să menționăm aci cu titlu informativ că marile transatlantice cu un tonaj cuprins între 30.000 și 59.000 tone, în împrejurările actuale, nu pot fi exploatate în mod rentabil. Menținerea lor în serviciu constitue o fală pentru societățile cărora aparțin aceste vase și o emulație pentru celelalte ; ea e posibilă numai cu sacri-



Miniatura unui transatlantic în basinul de încercare

ficii mari din partea armatorilor sau cu subvenții importante din partea statelor al căror pavilion îl poartă.

In construcțiile noui de cargobote, tonajul de 14—15.000 tone cu un pescaj de 28—29 picioare, reprezintă limita până la care s'a ajuns. E adevărat că viteza lor a crescut la 14—15 și chiar 16 mile pe oră, de la 8—10



Un transtlantic modern în plină viteză.

mile, cât se credea suficient în ultima decadă dinainte de război. Vase pentru traficuri speciale ca minereuri sau petrol, se găsesc până la tonaje de 20.000 tone capacitate ; ele sunt însă destul de reduse ca număr.

Vapoare mixte cari pot încărca 8—9000 tone mărfuri şi transporta 100—3000 pasageri, cu viteze variând între 14 şi 17 mile, sunt tipuri creiate după război. Astfel Hamburg Amerika Linie are în serviciu pe linia Atlanticului de Nord vapoare de tipul „Thuringia" şi „Westfalia", cu un spaţiu pentru mărfuri de 10.000 tone, 236 călători clasa I şi 650 de clasa III, cu viteză de $13^3/_4$ mile pe oră.

Societatea Hamburg Südamerika Linie are un tip de vase mixte, mai nou şi mai interesant, căruia aparţin vasele-motor „Monte Sarmiento" şi „Monte Olivia". Aceste vase pot încărca 8500 tone mărfuri, au locuri pentru 3000 călători şi o viteză de 14—15 mile pe oră.

Viteza cargobotelor variază după natura mărfurilor de transportat şi lungimea liniei pe care o deservesc : pentru a face posibilă o utilizare mai intensă a vasului, cu cât distanţa între cele două porturi terminus e mai importantă, cu atât viteza creşte până la 14, 15 şi chiar 16 mile pe oră.

(Va urma).

AL. MARIUS GHEORGHIU

Le port de Constantza

Au temps de la domination turque, la ville de Constantza s'appelait *Kiustendgea,* et dans l'antiquité elle s'appelait *Tomis.* Ce vieux nom se rattache à la célèbre légende géographique : *„l'Expédition des Argonautes".*

Argo, le navire conduit par *Jason,* franchit *l'Helespont* et navigua autour du *Pont Euxin,* à la recherche de la *toison d'or.*

La tradition nous dit, qu'après de nombreuses péripéties bravées par les hardis navigateurs, le navire arriva au pays des Colches.

La charmante princesse Médée, fille du roi Aétès. éprise de Jason, quitte la nuit le palais royal, accompagnée de son frère *Absyrte,* ayant soin d'embarquer aussi une grande partie des trésors de son père.

L'Argo naviguait, poussé par un vent favorable, vers les bouches du grand fleuve Istros (Danube), lorqu'on vit avec effroi, qu'on était poursuivi par le navire du roi de Colchida.

La cruelle et rusée Médée, trouva le moyen de retarder la marche du navire de son père. Elle tua son frère Absyrte, et le mit en morceaux qu'elle dispersa sur la mer. Le malheureux père s'arrêta pour les recueillir et

Portul Constanţa

Pe timpul stăpânirei turceşti Constanţa se numea *Kiustendgea,* iar în antichitate *Tomis.* Acest vechiu nume este legat de celebra legendă geografică *Expediţia Argonauţilor.*

Argo, corabia condusă de *Jason,* trece prin *Helespont* şi navigă în jurul *Pontului Euxin* în căutarea *lânei de aur.*

Tradiţia arată că, după multe peripeţii înfruntate de îndrăsneţii navigatori, corabia ajunse în ţara Colchelor.

Jason întoarse capul *Medeei,* fiica *Regelui Aètès.* Fermecătoare prinţesă părăsi noaptea palatul regal, urmată de fratele său *Absyrte,* având grija de a îmbarca şi o mare parte din tezaurul tătălui său.

Argo naviga cu vânt bun spre gurile marelui fluviu Istros (Dunărea), când văzu cu spaimă că este urmărit de corabia Regelui din Colchida.

Vicleana şi cruda Medee găsi mijlocul să întârzie mersul corăbiei tatălui său. Ucise pe fratele ei Absyrte, îl făcu bucăţi şi le împrăştie pe mare. Nefericitul părinte se opri pentru a le culege, şi le îngropă într'un loc pe malul mării, pe care-l numi *Tomis,* adică bucăţi.

Urmele arheologice dovedesc că a fost aci un mare port creat de grecii din *Millete.*

les enterra dans un endroit au bord de la mer, qu'il nomma *Tomis,* c'est-à-dire „morceaux".

Les traces archéologiques ont prouvé, qu'un grand port avait existé ici, créé par les grècques de *Millete.*

Sous cette même civilisation hellène, toutes les cités-ports créées par les colonies grecques sur les bords du Pont (Istria, Galatis-Mangalia, Balcic-Dyonisopolis, Calli-Acra, Odisos-Varna) connurent une grande ère de floraison.

Les Romains devinrent les maîtres absolus du Pont Euxin et les cités helléniques lui furent soumises.

Un navire romain parti de Brindisi, débarque à Tomis le genial poète romain *Ovide Nasone,* sur-nommé *„Magnus praeceptor amoris",* envoyé en exil.

Dans le célèbres écrits *„les Tristes"* et *„Les Pontices"* on trouve de données extrêmement intéressantes sur la population, les lieux et la vie dans cette région à cette époque.

Le malheureux poète, qui avait appris la langue des Gettes, au milieux desquels il vécut huit années, mourut, dit-on, à Tomis, de la fièvre, après une longue agonie morale et physique.

Le règne des Antonins constitua l'époque d'or des citées pontiques. Tomis devint la métropole du Pont.

Plus tard, l'empereur Constantin changea le nom de la ville Tomis, en Constantiana.

Les invasions des barbares, et spécialement celle des Huns, détrouisent les cités pontiques.

Sous Justinien, elle sont relevées des ruines, mais elles tombent de nouveau la proie des Bulgares.

Après l'établissement des Turcs en Europe, toute la région comprise entre le Danube et la Mer Noire perd son importance. La capitale de la Dobroudgeta est transférée à Babadag et la magnifique ville de Tomis-Constantza, devient Kustendgea, un misèrable village tatare.

Au cours des nombreuses guerres qui eurent lieu entre les Turcs et les Russes, le port fut fortifié.

Au début de la campagne de Crimée, la division Française *Lespinasse,* qui avait établi sont bivouac près de Constantza, fut frappée par une épouvantable épidémie de choléra. En une seule nuit, 500 soldats français périrent étendus sur le sol de Constantza.

Le reste de la colonne fut embarqué sur le navire français „Pluton", laissant derrière soi les tombes des soldats morts, tristes traces du passage de l'armée française par ces lieux.

A cette époque l'Angleterre, dont la navigation rencontrait des difficultés de la part de la Russie, qui dominait les bouches du Danube, obtint la concession de la Turquie et construisit la voie ferrée Constantza-Cernavoda, ainsi que des quais et des phares dans le port de Constantza, où on trouvait encore les traces des travaux Genovais.

Sub aceeaș civilizație elenă au ajuns la o mare înflorire toate cetățile-porturi fondate de colonii grecești pe malurile Pontului în Scitia Minor. Istria, Galatis-Mangalia, Balcic-Dyomsopolis, Callié Acra, Odisos-Varna.

Puterea Romană ajunge stăpână pe tot Pontul Euxin și cetățile elene i se supun.

O triremă romană plecată din Brindisi debarcă la Tomis în exil pe genialul poet roman *Ovidiu Nasone,* supranumit *Magnus praeceptor Amoris.*

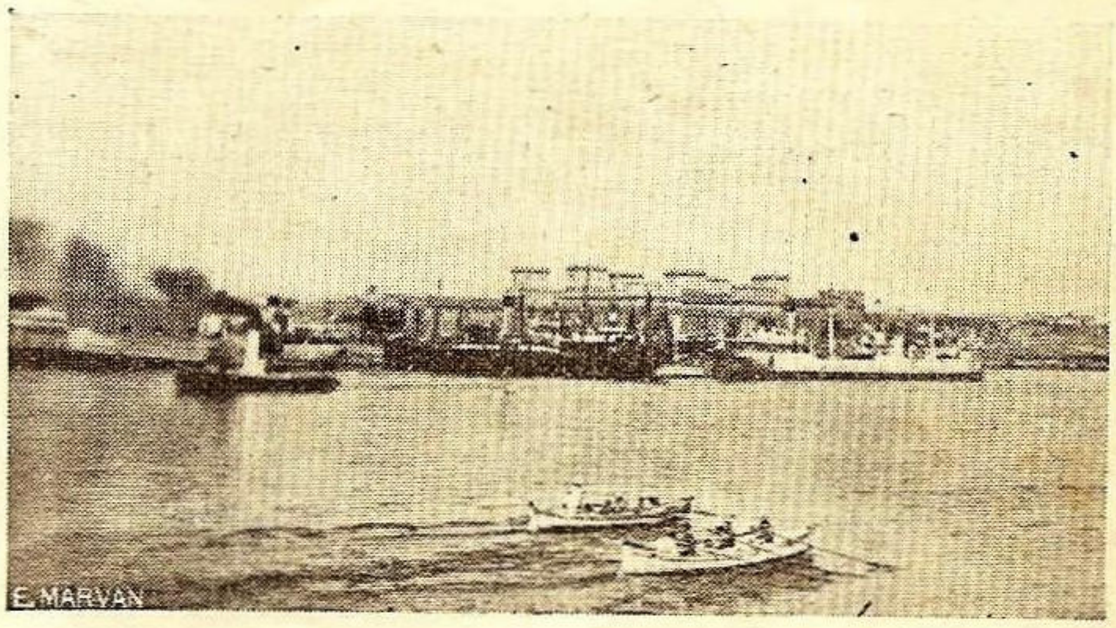
In celebrele scrieri *Tristele* și *Ponticile,* se găsesc date foarte interesante despre oamenii, locurile și viața în această regiune de pe acea vreme.

Nefericitul poet, care învățase limba Geților în mijlocul cărora trăi opt ani, muri, se zice, în Tomis de friguri, după o lungă agonie morală și fizică.

*

Domnia Antoninilor fu evul de aur al cetăților pontice. Tomis ajunse metropola Pontului.

Mai târziu Impăratul Constantin schimbă numele orașului Tomis prin Constanțiana.



(Foto Limbidis)

Vederea Constanței cu silozurile.

Invaziile barbare, mai cu seamă a Hunilor, distrug cetățile pontice.

Sub Justinian se ridică din ruine dar cad pradă Bulgarilor.

După stabilirea Turcilor în Europa întreaga regiune dintre Dunărea și Marea Neagră își pierde importanța.

Capitala Dobrogei se mut la Babadag și mărețul, vechiul Tomis-Constanța deveni Kustendgea, un mizerabil sat tătăresc.

In numeroasele războae dintre Turci și Ruși portul fu fortificat. La începutul campaniei de Crimeia, Divizia franceză *Lespinasse,* care-și făcuse bivuacul lângă Constanța, fu lovită de groaznica epidemie de holeră. Intr'o singură noapte 500 de soldați francezi au rămas întinși pe pământul Constanței.

Restul coloanei a fost îmbarcat pe nava franceză Pluton lăsând în urmă mormintele soldaților căzuți, triste semne de trecerea armatei franceze prin aceste locuri.

Pe acele vremuri, Anglia a cărei navigație întâmpina dificultăți din partea Rusiei ce stăpânea Gurile Dunărei,

A cette même époque, on étudie aussi la réalisation d'un canal de liaison avec le Danube.

Après la guerre de l'Indepéndance Roumaine (1877—78), en vertu du Traité de Berlin, Constantza devint la capitale de la Dobroudgea roumaine.

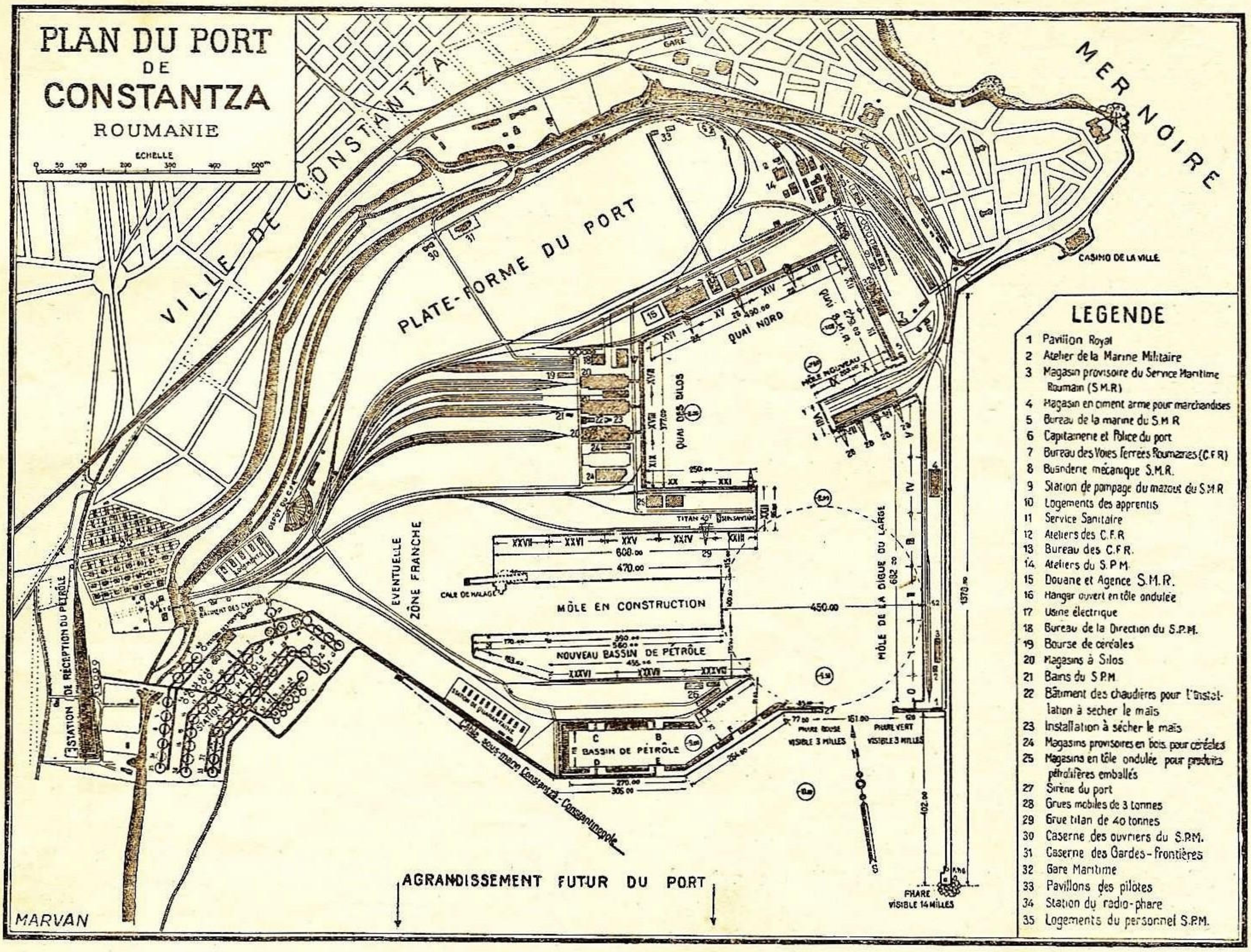
Après la realisation du grand pont sur le Danube, commence la construction du port de Constantza, par la maison française Hallier.

Une année après, les travaux furent continués par le Service Hydraulique roumain.

căpătă o concesie din partea Turciei şi face calea ferată Constanţa-Cernavodă, construeşte cheuri şi faruri în portul Constanţa, care mai păstra urmele lucrărilor genoveze. Pe atunci se studiază şi tăerea unui canal de legătură cu Dunărea.

După războiul de independenţă a României (1877-78), prin Tratatul de la Berlin, Constanţa ajunge capitala Dobrogei româneşti.

După realizarea marelui pod peste Dunăre se începe construcţia portului Constanţa de către casa franceză



I. Données techniques

Surface des bassins . . . . . 60 hectares
Plateformes du port . . . . . 183 hectares
Longueur des quais en exploitation . . 4672 mètres
Profondeur des bassins . . . 8 m 25 (27 pieds angl.)
„ du bassin de pétrole 9 m15 (30 „ „
Longueur des voies ferrées sur les plateformes . . . . . 39.575 mètres
Capacité d'emmagasinement des silos . . . . . 1.323.000 hectolitres
Débit de livraison des trois

Hallier.

După un an lucrările au fost continuate de Serviciul Hhidraulic românesc.

I. Datele tehnice.

Suprafaţa basinurilor . . . . . 60 hectare
Platformele portului . . . . . 183 hectare
Lungimea cheurilor în exploatare . . . 4672 m.
Adâncimea basinurilor . . 8 m.25 (27 picioare engleze)
„ basinului de petrol 9 m.15 (30 picioar eng.
Lungimea căilor ferate pe platforme . . 39.575 metri
Capacitatea de înmagazinare a silozu-

silos . . . . . 400 tonnes à l'heure
Capacité d'emmagasinement de la station de pétrole . . . . 239.850 mètres cubes
Débit de livraison des huit conduites de pétrole . . . . . 2.400 m. c. à l'heure
Magasins en bois, pour céréales . . 3294 mètres carrès
Surface des magasins, pour marchandises générales . . . . . 21.180 m. carrés
1 grue électrique fixe (de 40 tonnes)
4 grues électriques à portique (de 3 tonnes)
4 grues électrique à portique (de 3 tonnes)
4 grues électrique à semi-portique (de 3 tonnes)

II. Données statistiques

Importations moyennes en Roumanie, lors des années 1926-1931 . . . . . 936.000 tonnes
Exportations moyennes de Roumanie, pendant le années 1926-1931 . . . . . 6.697.000 „
Capacité actuelle de trafic du port, les quais étant partiellement utilisés :

Quais du bassin de pétrole	(1160 m)	4.000.000 t.
Quais des magasins à silos	(337 m)	1.000.000 „
Autres quais moins outillés	(2590 m)	1.000.000 „
	Total :	6.000.000 „

Les bâtiments entrés dans le port de Constantza, pendant l'année 1931, appartiennent à 19 pavillons ; ils ont effectué 1626 entrées dans le port, représentant un tonnage total net de régistre de 4.382.431 t.

Compagnies faisant escale régulière à Constantza, pour pasagers et poste :

Service Maritime Roumain . . . . pavilion roumain
Lloyd Triestino . . . . . pavilion italien
Cia Genovese di Navigatione a Vap. pavilion italien
Società Italiana Maritima *„Sitmar"* pavilion italien
Cie Fabre Line . . . . . pavilion français
Cie Fraissinet . . . . . pavilion français

Il n'y a pas lieu de douter que notre port sera complèté et amplifié.

Aujourd'hui les producteurs et exportateurs de pétrole s'agitent. L'insuffisance du port leur cause des pertes considérables, de sorte qu'en matière de pétrole, nous risquons de perdre une partie du débouché.

Il s'agit donc de poser son achèvement et son amplification sur le même plan d'importance que les chemins de fer, et même de lui donner la priorité.

Les travaux nécessaires devraient commencer sans retard. On peut évaluer les dépenses qu'ils occasionneraient à 2—3 milliards de lei et, grâce à l'extension du port, il serait possible de solutionner immédiatement — provisoirement du moins — la question de la mise à l'abri de notre flotte de guerre.

rilor . . . . . 1.323.000 hectolitri
Debit de livrare a trei silozuri . . . . 400 tone pe oră
Capacitatea de înmagazinare a stației de petrol . . . . . 239.850 m. c.
Debitul de livrare a opt conducte de petrol . . . . . 2.400 m. c. pe oră
Suprafața magaziilor în lemn pentru cereale . . . . . 3294 metri patrați
Suprafața magaziilor, pentru mărfuri generale . . . . . 21.180 m. p.
1 grue electrică fixă (ridică 40 tone)
4 grui electrice fixe (ridică 3 tone)
4 grui electrice (ridică 3 tone)

II. Date statistice

Importația medie în România, de la anii 1926—1931 . . . . . 936.000 tone
Exportul mediu al României pe timpul anilor 1926—1931 . . . . . 6.697.000 tone
Capacitatea actuală a traficului portului, cheurile fiind parțial utilizate :

Cheurile basinului de petrol	(1160 m.)	4.000.000 tone
Cheurile cu silozuri	(337 m.)	1.000.000 „
Alte cheuri mai puțin utilizate	(2590 m.)	1.000.000 „
	Total :	6.000.000 „

Bastimentele intrate în portul Constanța, în cursul anului 1931, aparțin la 19 state ; ele au efectuat 1696 de intrări în port reprezentând un tonaj de registru de 4.382.431 tone.

Companiile de navigație care face curse regulate la Constanța cu pasageri și poștă sunt :

Serv. Maritim Român . . . . . pavilion român
Lloyd Triestin . . . . . pavilion italian
Cia Generoveze di Navigatione a vap. pavilion italian
Societatea Italiană Maritimă „Sitmar . . pavilion italian
Cia Fabre Line . . . . . pavilion francez
Cia Fraissinet . . . . . pavilion francez

Nu ne îndoim că portul nostru va fi complectat și mărit.

Astăzi productorii și exportatorii de petrol sunt în agitație. Insuficiența portului le aduc pagube mari, astfel că riscăm, în materie de petrol ,să pierdem parte din debușeu.

Complectarea și amplificarea lui trebuește pusă astăzi pe același plan de importanță cu căile ferate și chiar înainte.

Lucrările pentru complectarea și extinderea portului ar fi trebuit să înceapă imediat. Costul lor ar fi de 2—3 miliarde și, mulțumită mărirei portului, se va putea da o soluție provizorie imediată adăpostirei flotei noastre de război.

C.

Complectarea şi mărirea portului Constanţa

TRAFICUL PORTULUI IN CONTINUA ŞI EXCEPŢIONALA CREŞTERE.

Diagrama traficului anual al unui port este cea mai precisă măsură a prosperităţei lui.

Incepând din anul 1925 traficul Portului Constanţa creşte vertiginos, dela 800.000 t. în acel an, la 3.700.000 t. în 1930, pe când maximul antebelic a fost de 1.400.000 tone.

77% din acest trafic este datorit exportului petrolului şi 16% exportului cerealelor.

ROLUL PORTULUI CONSTANŢA IN COMERŢUL EXTERIOR AL ŢARII.

76% din exportul total de produse petrolifere al ţării trece prin Constanţa.

Peste 50.000 vagoane de cereale (a 10.000 kgr.) s'au exportat prin acest Port în anul 1930.

Instalaţiile pentru petrol şi cereale, sunt dintre cele mai importante în Europa.

Constanţa este singurul port al ţării deschis în timpul îngheţului Dunării şi singurul port de escală al ţării.

Din aceste cuvinte reese în deajuns rolul portului Constanţa, în economia generală a ţării.

INSUFICIENŢA PORTULUI

Faţă de acest trafic, în situaţia de astăzi portul este insuficient.

Capacitatea de transbordare a portului este inferioară debitului căilor ferate.

In perioada de export intens a cerealelor, portul nu poate primi toate cerealele ce se cere a se îndruma spre Constanţa şi pe cari C. F. R. le-ar putea transporta.

A fost nevoe de a se fixa o cotă zilnică maximă la 2000—3000 t. pe când cererile sunt mult mai mari, şi capacitatea de transport zilnic a C. F. R. deasemenea.

Pentru petrol deasemenea bazinul rezervat a rămas cu totul insuficient.

Până la 20 de vase şi mai mult aşteaptă zilnic rândul lor la încărcare.

Staliile ce s'au plătit pentru întârzieri, de către vase, şi care cad tot în sarcina exportului de produse petrolifere, dela începutul anului acestuia, se ridică la sume mari şi se pare că într'un an vor ajunge la ordinul de mărime a unei sute de milioane.

Bazinele portului de altă parte sunt insuficiente pentru staţionarea vaselor.

Adesea ori 4—5 şi mai multe vase sunt nevoite a aştepta rândul la încărcare, în larg, fără protecţie, pe timp şi mare rea.

MARINA DE RAZBOI ŞI PORTUL CONSTANŢA

Această insuficienţă apare şi mai flagrantă, dacă ţinem seama că flota de război nu poate să aibă astăzi şi pentru câţiva ani de aci înainte o bază navală maritimă în afară de Constanţa.

Unde vor sta noile vase ce urmează a sosi, în curând la Constanţa ?

Cum se va rezolva staţionarea în condiţiuni bune a atâtor vase, când S. M. R. este pe cale a-şi mări parcul de vase şi când cererile de cheuri şi bazine, pentru vasele comerciale sunt tot mai mari.

Va trebui sau ca un anumit trafic să renunţe la a conta pe acest port, ceiace va fi foarte rău pentru economia generală a ţării, sau ca parte din flota de război să staţioneze în un port dunărean, ceiace nici nu ştim dacă se poate lua în discuţie.

PORTUL O VERIGA A LANŢULUI TRANSPORTURILOR.

Căi ferate, canale, şosele şi conducte pe întinsul continentului, linii de navigaţie cu vasele lor pe mări şi ocean se înlănţuesc cu toatele în porturile maritime.

De aci decurge nevoia ca porturile să fie dimensionate şi utilate din prisosinţă.

Altfel devin puncte obligatorii de strangulare în curentul continu al comerţului.

Un astfel de punct de strangulare al comerţului nostru exterior a devenit Portul Constanţa.

Capacitatea lui de tranzitare este astăzi sub aceea a căilor de comunicaţie terestră ce concură în port şi sub nevoile comerţului ţării.

A sosit momentul ca mărirea şi complectarea Portului Constanţa, să se pue pe acelaşi plan cu dotarea căilor ferate.

Orice întârziere este cu consecinţe grave pentru economia ţării.

PERSPECTIVELE DE VIITOR ALE PORTULUI.

Pentru traficul portului ne găsim astăzi în plină şi continuă creştere.

Nu avem motive a crede că această creştere va înceta.

Reorganizarea producţiei agricole va mări exportul de cereale.

Criza în industria de petrol nu poate fi decât trecătoare. (Dealtfel producţia de ţiţei este încă în creştere, deşi săpăturile de sonde în ultimul timp sunt în stagnaţie).

Exportul de lemnărie nu cere decât platforme şi cheuri pentru a se amplifica.

Traficul de mărfuri generale este astăzi cu totul disproporţionat faţă de întinderea ţării. Este de aşteptat o creştere importantă.

Trebue să ţinem seama apoi că C. F. R. prin dublarea liniei Cernavoda-Constanţa, a mărit mult capacitatea de transport spre Constanţa.

Recent C. F. R. a pus în funcţiune trenuri de petrol de câte 50 vagoane.

Prin înfiinţarea unei conducte de benzină Băicoi-Constanţa, cu un debit de 2000 tone pe zi se vor amplifica mult posibilităţile de transport spre Constanţa.

Toate acestea cer mărirea fără întârziere a portului.

SINGURA SOLUŢIE ASTAZI POSIBILA.

Nu este astăzi altă soluţie. Trebueşte complectat portul în liniile lui de astăzi şi mărit prin crearea de noi bazine, cu noi diguri, cheuri şi platforme. Aci se va adăposti încă pentru oarecare timp flota de război.

Nu discutăm necesitatea creerii unui port militar la Taşaul sau aiurea.

Dar opinăm că chiar dacă s'ar realiza şi cu scopul de a se forma un port comercial, mult timp această intenţie va rămâne virtuală.

Un port comercial nu este numai un complex de construcţie, diguri, bazine, cheuri, magazii, rezervoare, silozuri, etc.

Un port trăeşte prin lumea ce-l deserveşte, prin oraşul din jurul lui, cu băncile, agenţiile, comercianţii, muncitorii din jurul lui.

Pentru a creia un nou port comercial departe de o aglomeraţie, trebue să creezi şi oraşul. Să aduci acolo toată acea lume.

Atât este de adevărat acest lucru, încât la Gdynia, portul polonez de lângă Danzig, în 4—5 ani, odată cu portul s'a născut şi un nou oraş de câteva zeci de mii de locuitori.

Dar Polonia nu se putea dispensa de Gdynia.

Pe deoparte Danzigul devenise insuficient, iar pe de altă parte şi mai ales Polonia nu putea conta prea mult pe portul Statului liber al Danzigului, ostil intereselor ei.

Putem noi oare să ne propunem a ridica astăzi o altă Constanţă pe malurile Taşaulului ?

Şi lăsând deoparte chestiunea portului militar, pentru portul comercial avem oare motive de a părăsi Constanţa ?

Este Portul Constanţa un port impropriu, în imposibilitate de a îndeplini funcţiunile unui adevărat port ?

Există la noi o părere destul de mult răspândită.

Portul Constanţa ar fi impropriu. El nu poate îndeplini funcţiunile unui adevărat port. El nu merită a fi complectat sau mărit.

Afirmăm dela început cu toată tăria :

Portul Constanţa fiind un port la mare liberă are avantagiile şi dezavantagiile acestui fel de porturi.

El îşi îndeplineşte cu prisosinţă misiunea care pentru un port se poate sintetiza astfel :

Protecţia contra valurilor şi vântului. Posibilitatea tranzitării mărfurilor.

Este suficient să adăogăm că de peste 30 de ani de când este în funcţiune, nu s'a întâmplat în incinta lui vre-un sinistru, iar avariile vaselor datorite vânturilor sau valurilor nu sunt nici frecvente, nici grave.

Comparat cu alte porturi la mare liberă, din punct de vedere al siguranţei vaselor, nu se găseşte într'o situaţie inferioară.

PORTURI INTERIOARE ŞI PORTURI LA MARE LIBERA.

Sunt prea bine cunoscute avantagiile porturilor maritime interioare, legate de mare prin fluvii adânci, aşezate la nodurile căilor de comunicaţie terestre : căi ferate, şosele, canale în mijlocul regiunilor industriale şi de mare producţiune.

Aceste porturi excelează în Europa în mările nordice, cu flux şi reflux. Este suficient să enumerăm Hamburg-Anvers-Londra-Liverpool. Graţie mareelor se pot întreţine canale de legătură cu marea, oricât de adânci.

Cu totul alta este situaţia în mările sudice ale Europei. Lipsa mareelor nu face posibilă întreţinerea canalelor adânci.

Cu câtă greutate şi numai periodic se pot obţine 25 picioare pe Dunăre la intrare şi până la Brăila.

Deaceia în aceste mări s'au desvoltat porturile exterioare, la mare liberă, care de altfel sunt foarte frecvente şi în oceanul Atlantic şi mările nordice, adese dublând porturile interioare.

TENDINŢA IN CONSTRUCŢIA PORTURILOR MODERNE.

Extinderea extraordinară a porturilor pe de o parte, nevoia de adâncimi foarte mari pe de altă parte (până la 12 m. şi mai mult), au făcut ca chiar acolo unde există un adăpost natural, acesta să fie debordat şi portul să se întindă mult în afară şi spre larg.

Astfel s'a întâmplat de mult cu Marsilia unde Portul vechi astăzi este folosit numai de bărci, la Geneva mai recent, noul port a eşit din bae întinzându-şi bazinele dealungul coastei.

Iată în această privinţă cum se exprimă în numărul festiv al revistei *Génie Civil* din 1930, d-l G. Hérsent, renumitul constructor de lucrări de porturi :

„Pe când altă dată se săpa un port" pentru unităţile navale care avem un foarte mic calaj, astăzi creşterea progresivă a tirantului de apă atingând până la 12 m. ne obligă să căutăm la larg adâncimi de apă de 12 la 15 m. şi adeseori mai mult".

Adăogăm pe de altă parte că dimensiunile mari ale vaselor cer un acces imediat în porturi.

DEZAVANTAJELE PORTURILOR LA MARE LIBERA.

Un dezavantaj al acestor porturi, avansate în larg, este că în ele se resimte resaca, uneori supărător însă numai în primele bazinuri spre intrare.

Astfel este cu Bazinul Preşedintele Wilson din Marsilia.

La Constanţa, evident că atunci când portul se va extinde, în bazinele de astăzi resaca se va resimţi mult mai puţin.

Observăm afară de aceasta la Constanţa, că efectul cel mai mare al resacei este la cheul de nord pe linia intrărei în port.

Prin construirea a noui bazine, evident că la acest cheu efectul se va diminua, iar pe de altă parte în nouile bazinuri, dispoziţia va putea fi astfel încât să nu fie cheuri atât de expuse.

Este locul de a adăoga că după spusa marinarilor, la Constanţa resaca este mai puţin supărătoare, ca în multe alte porturi, cum ar fi Neapole, Triest, Genova.

Un alt rău de care suferă porturile la mare liberă, este vântul puternic.

Magaziile pe platforme, cu deosebire cele cu etaj, constitue însă pentru vase perfecte adăposturi contra vântului.

Din acest punct de vedere Constanţa este în parte protejată de vânturile de sud şi vest, de platoul înconjurător, nu însă dinspre Est şi Sud.

Şi la Constanţa se resimte efectul de protecţie, al noilor magazii de beton armat de lângă cheuri.

Aceste dezavantaje, deşi serioase, nu sunt de natură a împiedica tendinţa de desvoltare a porturilor spre larg.

Concluzii. Nu ne îndoim că portul nostru va fi complectat şi amplificat.

Ne temem însă de întârziere şi scopul acestor rânduri a fost de a pune în evidenţă pagubele însemnate ce se aduc economiei generale a ţării cu orice zi de întârziere.

Astăzi producătorii şi exportatorii de petrol sunt în agitaţie. Insuficienţa portului le aduc pagube mari prin imposibilitatea de a preda la timp produsele lor. Riscăm în materie de petrol să perdem parte din debuşeu.

Repetăm, portul Constanţa a rămas sub nivelul debitului căilor ferate şi nu poate face faţă părţei din exportul ţării, ce îi revine.

Complectarea şi amplificarea lui trebueşte pusă astăzi pe acelaşi plan de importanţă cu căile ferate şi chiar înainte.

Lucrările pentru complectarea şi extinderea portului ar fi trebuit să înceapă imediat.

Ordinul de mărime a costului acestor lucrări, în părţile esenţiale, este de 2—3 miliarde.

Prin extinderea portului se va putea da o soluţie provizorie imediată adăpostirei flotei noastre de război.

C.

Navigaţia de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin"

(urmare)

de Ing. ILIESCU-BRÂNCENI

Cu mult înainte de răsăritul soarelui suntem în picioare şi facem pregătiri de drum.

O bae în lac şi un ceai cald ne regenerează. Desfăşurarea feeriei răsăritului ne găseşte în largul lacului Razelm. Au rămas înapoi perfidele diguri de sub apă ; de data aceasta ştiindu-le rostul, le-am evitat cu uşurinţă.

In dreapta noastră, aproape, movila enormă şi cheală a insulei Popina, încoronată de ruina unei case mari pătrate, în care se zice că ar fi locuit odată regele Carol în timpul unei vânători de baltă. In stânga, la limita orizontului, abia vizibilă o moviliţă neagră; e Bisericuţa, pe lângă care am trecut deja de două ori şi vom mai trece încă de două ori. In faţă dealurile calcaroase şi crestate ale Babadagului care se frâng brusc în marginea apei ; drept în provă, servindu-ne ca punct de miră, ruinile albe ale vechei cetăţi Eraclea, luminată în plin de soarele de curând răsărit.

Pinguinul se înfige în vânt cu mare ascuţime. Cu şcota strânsă la maximum, cu ghiul aproape de axul vasului, „luptăm la vânt" cu bucuria cunoscătorului. Câte-va grade mai mult, la dreapta sau la stânga, au acum mare importanţă ; într'un caz am pierde complect vântul, intrând în unghiul mort ; într'altul am căpăta o „bandă" direct periculoasă.

Că vom ajunge mai târziu sau mai de vreme, n'ar avea nici o importanţă ; nu ne aşteaptă nimeni. Noi călătorim doar pentru propria noastră plăcere, pentru farmecul peisagiului şi mai ales pentru o satisfacţie sportivă greu de înţeles pentru cel care nu a gustat otrava dulce, îmbătătoare şi tenace a jocului cu pânza, cu vântul şi cu apa...

Aservirea acestor elemente bătăioase, vântul şi apa, prin mijlocirea unei carene solide şi a unei pânze esenţialmente fragilă, constituie deja o satisfacţiune technică şi intelectuală, infinit de preţioasă pentru noi.

Dar strecurarea dibace printre variaţiile necontenite ale valului şi vântului ; găsirea în fiecare moment a poziţiei celei mai convenabile pentru şcotele pânzelor şi bara cârmei ; adaptarea aceasta continuă la situaţiunile mereu noi pe care le oferă întretăerea dintre vânt şi valuri, alături de noţiunea de pericol permanent în caz de greşală, toate acestea ne dau fiorii divini ai adevăratului sport.

In mod voit ne riscăm pe limita dintre plutire şi răsturnare şi fiindcă reuşim, ne dăm iluzia ameţitoare a virtuozităţei !

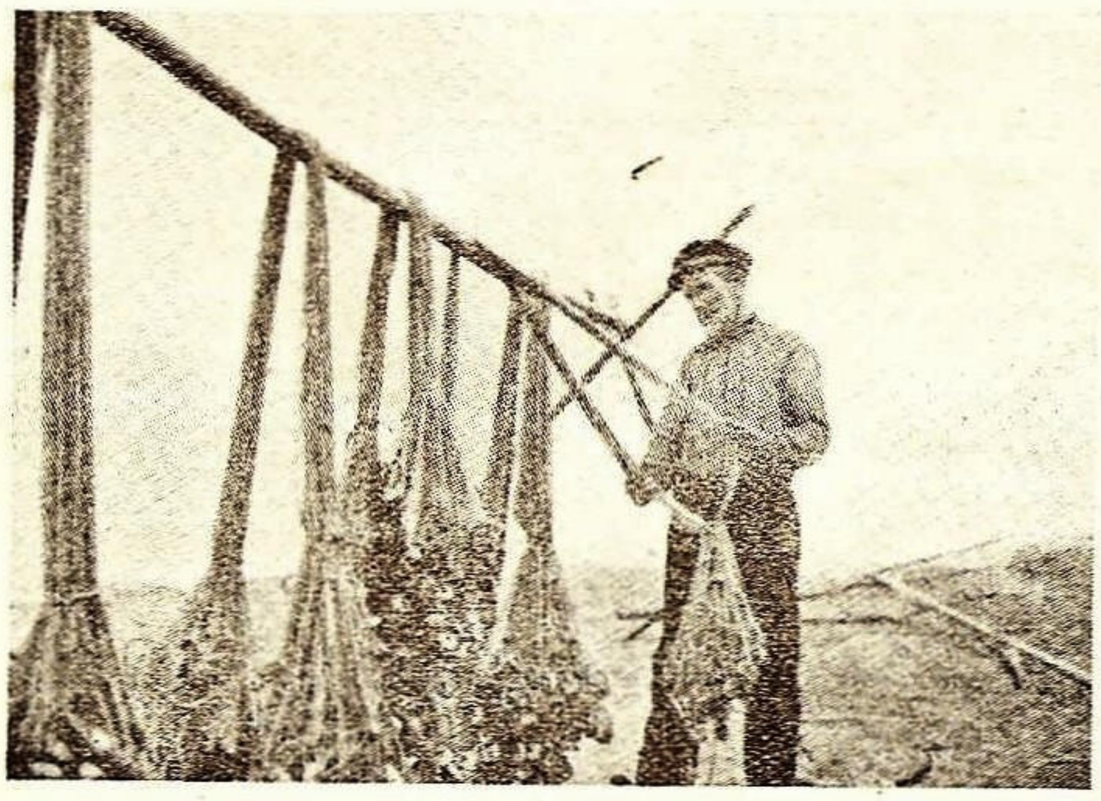
Ne apropiem de Eraclea, înfiptă pe stâncile de calcar printre cari se caţără caprele ca pe malurile Helladei. Şi fiindcă, odată, din goana unui automobil pe şoseaua Constanţa-Tulcea am zărit apele albastre ale lacului Babadag, pe care aş fi dorit să mă răcoresc, decidem să vizităm interiorul acestui lac legat de Razelm printr'un canal navigabil. Peste acest canal trece însă o şosea graţie unui pod scund, care ne obligă la manevră — dificilă între toate — a culcărei catargului.

Stopăm la ancoră, desfacem straiul şi şarturile de oţel ce fixează catargul şi cu precauţiuni infinite, graţie unui palanc improvizat cu scripeţii derivorului, lăsăm catargul să se încline treptat în jurul unui bulon, peste punte. Cea mai mică greşală sau scăpare ar aduce ruperea sigură a unui catarg care n'ar mai putea fi refăcut decât în depărtate şantiere streine, fără să mai vorbesc de întreruperea fascinantei (pentru noi, cel puţin!) noastre „croisiere". Dar ambiţia noastră e tocmai să ne încercăm puterile şi să învingem dificultăţile.

Trei oameni ne încordăm muşchiulatura în jurul unui catarg cu care nu e de glumit.

Ce tablou minunat pentru un pictor de nuduri! Deocamdată nu se ocupă nimenea de noi, şi încă odată victorioşi, trecem veseli pe sub îngusta punte!

Cu aceleaşi precauţiuni ridicăm la loc catargul şi întărim întinzătorii şarturilor. Inainte de a ridica pânza, ne svârlim, cu capul înainte, în apa răcoritoare şi limpede; cu ochii deschişi în apa luminoasă vedem peştişorii jucându-se printre grotele fantastice formate de vegetaţia sub aquatică.



Pescar controlându-şi plăşile.

Lacul Babadag e de o frumuseţe rară şi diferă de celelalte mai ales prin sălbăticiunea malurilor sale înalte şi accidentate.

Incrucişem în voe la dreapta şi la stânga şi reproşăm din adâncuri bătrânului păstor Bucur faptul că nu s'a gândit să-şi aducă prin aceste meleaguri oiţele sale.

In dreptul Babadagului, acostăm în fundul unui golf adăpostit de vânt dar plin de pietre colţuroase, lângă casa unui bătrân păzitor de vie, care ne ajută să ne coborîm şi ne conduce la un isvor de apă minunată. Ceva mai de-o parte „leliţe cu poale 'n brâu" înălbesc pânze întinse pe iarba depe mal.

Aprovizionare, plimbare prin împrejurimi, o mică reparaţie, devenită necesară la unul din sarturi, ne ia aproape două ore.

Pornim înapoi „sub vânt" de data aceasta, refacem manevra catargului pentru a ne păsui modestului podeţ, trecem din nou pe sub poalele Eraclei şi ne avântăm în apele Razelm-ului de-a lungul unei coaste colţuroasă şi cavernoasă cu vânt bun „mare larg".

Dublăm în curând capul pietros al Taşburunului, un ceas mai apoi capul Jancila impresionant şi plin de scorbure stâncoase şi ne îndreptăm spre Bisericuţa.

Vântul suflă din ce în ce mai violent; am redus deja o parte din pânza mare, schimbăm focul cu altul mai mic. Un nor negru de furtună stând aproape peste capetele noastre se sparge în curând cu tunete şi fulgere, însoţit de o rafală care ne culcă până la limită. Din prevedere ţin scota la mână şi cedez cu iuţeală atât cât trebuie ca gluma să nu devie serioasă.

Facem „reff", adică reducem încă odată pânza sub bătaia unei ploi calde şi îndesate şi luăm toate măsurile ca să luptăm cu orice furtună.

Ironic, vântul cade de odată, ca prin farmec şi ne lasă pe loc în mijlocul unui haos indescriptibil de valuri care sosec din toate părţile de odată şi se întretae într'o zăpăceală totală. Tot ce e mobil pe bord se bălăbăneşte în toate părţile.

— „Să ridicăm toată pânza?" întreabă Drăgulin văzând nehotărârea căpitanului.

Dar eu mă gândesc la forma ciclonică a vântului ce de atâtea ori am întâlnit în jurul malurilor mării, mă uit la norul negru şi prăpăstios, cumpănesc încetarea asta bruscă, calmul ce ne împresoară în contrast cu semne vizibile de vânt în depărtare şi mă aştept să ne isbească în curând un contra vânt tot aşa de furios dar de sens contrar.

Prefer să păstrez pânza foarte redusă şi „huţa-huţa" ne bălăbănim mai departe.

Vântul sosește într'adevăr, dintr'o dată, ne culcă furios pe partea opusă şi ne repede vertiginos, peste cazanul clocotind de valuri ce în curând încep şi ele să se coordoneze.

„Dansăm", dar ne place; suntem uzi de ploaie, dar încântaţi că Bisericuţa vine cu iuţeală în spre noi...

Un singur lucru ne preocupă; vântul acesta pe lângă că e furios, mai are şi o direcţie care ne jenează să mergem spre Portiţa cum era proectul.

— „Ce-ar fi să tragem la Jurilofca?" consult eu echipajul.

— „Bun" zice Bob gândindu-se la icrele cu lingura.

— „N'ar fi rău" opinează Drăgulin mai cu modestie.

Dublăm cu iuţeală capul Dolojman, virăm la dreapta pe sub coastă, lăsând în pupă Bisericuţa.

In această nouă direcţie ne aflăm în plin „sub vânt" ceiace ne permite să ridicăm aproape toată pânza (fără ballon însă) şi să intrăm cu măreţie sub adăpostul digului dela Jurilofca, unde amicii făcuţi zilele trecute vin repede să ne vadă şi să ne întrebe despre peripeţiile noastre.

Găsim chiar şi ceva icre; cumpărăm patru pâini mari şi refacem plinul de apă şi benzina, în vederea călătoriei pe mare.

Vântul slăbeşte mereu; puţin după aceia să moaie de tot.

Hotărât, zeul vânturilor ne simpatizează; vântul de West răsare din nou, tăricel, fără exces, susţinut, aşa de susţinut, încât ne dăm seama că furtuna de mai adineauri n'a fost decât un incident local, fără importanţă un fel de insulă izolată, în vastul ocean al vântului de West. Intorşi acasă vom afla că acest „incident" a provocat la Movilă senzaţionala răpire a unei bărci cu o fată şi-un flăcău, pe care îi caută şalupele Marinei şi hidro-avioanele care ne urmăriseră şi pe noi acum două zile.

Pentru moment nu cunoaştem această romantică poveste; suntem conştienţi că am traversat o furtună, şi chiar niţel mândri, dar cu măsură!

Insă briza asta solidă de West este vântul ideal pentru a merge de aici la Portiţa.

— „Los!" zice căpitanul care ştie şi nemţeşte.

— „Los!" imită secundul, care cunoaşte puterea cuvântului.

— „Los?" se miră Drăgulin care n'a mai auzit până acum această comandă.

Căpitanul desface singur parâma şi cu cangea degajează de lângă mal.

Am pretenţia să „uluesc" lumea, plecând, în apa asta îngustă (4—5 metri) exclusiv cu pânze.

Nu ştiu dacă am „uluit" pe cineva, dar prin ridicarea succesivă şi judicioasă a focului şi apoi a pânzei mari, unite cu traversarea lor la momente prielnice, de pe un bord pe altul, facem o întoarcere pe loc şi o eşire isteaţă din dosul malului către care, ameninţător ne „drosează", fără să reuşească, vântul.

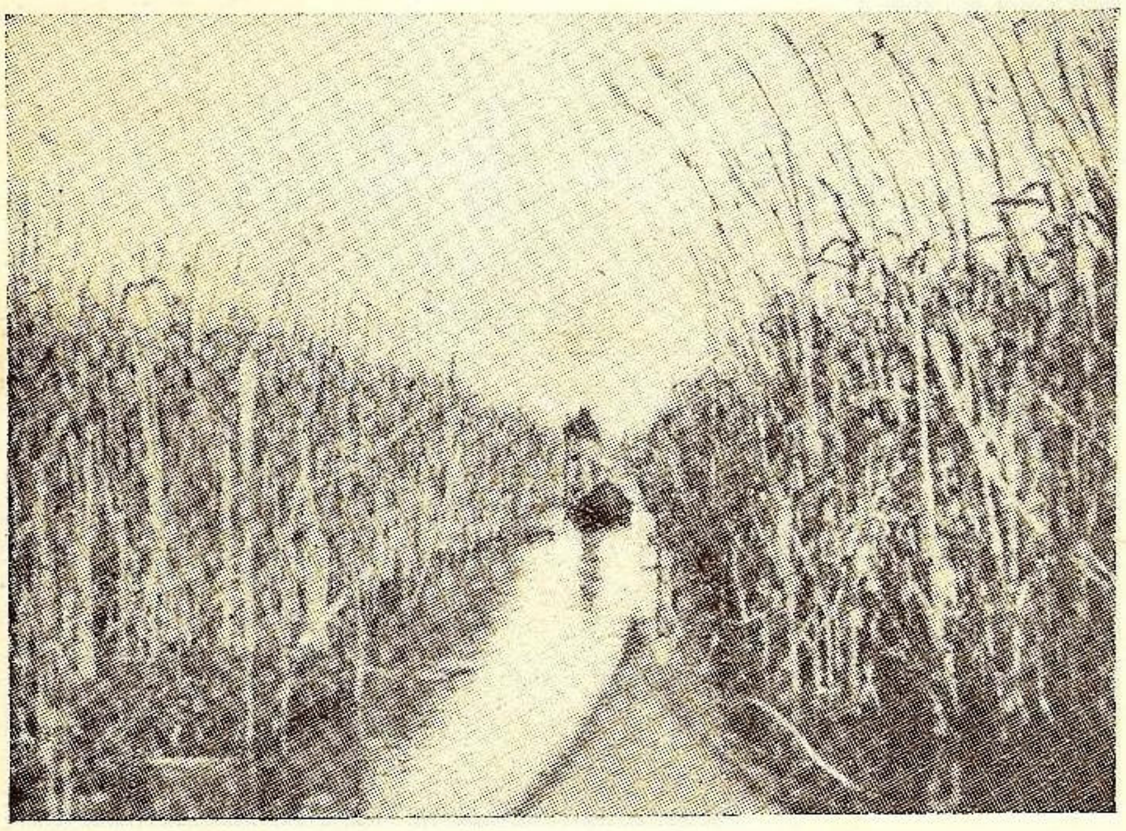
Şi apoi la pânza mare (toată) şi balon, încrucişate în foarfecă direct „sub vânt", sburăm efectiv către Portiţa. La stânga, coasta ; capul Dolojman, Bisericuţa ; la dreapta liniile confuze de stuf, ce despart Goloviţa de Zmeica la început, de Sinoe mai târziu, ne conduc fără greş posibil în vasta pâlnie de ape ce se închide la Portiţa, unde sosim pe la orele $4^1/_2$.

De data aceasta vom vedea adevărata Portiţă, care deşi strâmtă, este totuşi sensibil mai largă decât gârla de chefali în care am nemerit la sosire.

Câteva colibe rotunde de stuf, o casă patrată albă şi 5—6 lotci negre de catran ne precizează exact punctul de eşire.

Cu derivorul ridicat de tot, (fiind „sub vânt" n'avem nevoie de el)peste fundul plat şi plin de erburi, cu maximum de suprafaţă de pânză ce poate suporta catargul, „sburăm" literalmente către imensa „Thalassa" care ne aspiră cu pasiune.

Şi vântul şi curentul apelor împinse în acest moment în massă către mare, şi dorinţa noastră vie de a revedea apa verde-albastră a Euxinului ne împing înainte.



Canal prin baltă.

Valul gălbui format de prova noastră se etalează susurând pe dunele moi ce limitează Portiţa, şi înainte să ne fi putut hotărî, suntem deja în mare...

Cuminte ar fi să rămânem de noapte la Portiţa. Sunt ceasurile 5 şi în cele mai bune condiţiuni de vânt, n'am putea ajunge la Mamaia decât în puterea nopţii, poate chiar către ziuă.

Nu suntem în nici un fel organizaţi pentru navigaţie de noapte şi riscurile şi cursele ei.

Dar tentaţia e prea mare. Marea se leagănă ademenitoare şi minunat de frumoasă înaintea noastră.

Vântul dela uscat netezeşte apele sub coastă ; valurile serioase nu încep decât mult mai la larg. Dacă tragem către Mamaia, avem pânza „mare larg" poziţia cea mai sigură, cea mai confortabilă, cu maximum de viteză.

Cine ştie dacă mâine vom mai avea acest vânt de West care durează deja de 4 zile ?

Şi ce alt vânt ar putea să fie aşa de ideal pentru scopul nostru ?

— „N'ai spus D-ta, căpitane, că nu putem „visa" noroc mai mare decât să avem vântul de West şi la ducere şi la întoarcere ? „Iată vântul de West ; ce mai vrei ?" mă admonestează secundul, care moare de spirit aventuros.

Zvârlu toată cumineţenia peste bord şi mă raliez la solicitarea turburătoare a amicului meu.

— „Inainte cu Dumnezeu !" (Drăgulin se închină cu adevărat !).

Cu inima palpitând tragem direct la Sud, cu vânt plin travers, pânza mare toată. „mare larg", focul mijlociu cu şcota filată potrivit.

Câtă vreme va ţine vântul de West, şi vom avea ceva lumină să nu pierdem coasta din vedere, n'am nici-o grijă. Dar dacă se mută vântul ? Sau se urcă prea mult ? Sau cade de tot ?

Dar dacă luna (de altfel plină astă seară) nu va reuşi să răsbească prin pânza de nori negri dela răsărit ?

Aventura poate să devie foarte serioasă.

Să ţinem la ancoră pe mare rea, asemenea vas, este o absurditate pe care o cunoaştem destul de bine.

Rămâne să tragem la mal. E drept că aproape tot lungul drumului avem plajă de nisip dar iarăşi ştim că Pinguinul e prea greu ca să-l ridicăm afară din apă, pe uscat. Şi dacă vântul s'ar aşeza cu tărie dinspre larg, valurile de plajă („brizanţii") l'ar sfărâma cu siguranţă în câteva ceasuri, sau l'ar îngropa în nisip.

Şaizeci de kilometri de coastă ! Zece-douăsprezece ore de navigaţie atentă, pentru nişte oameni cari sunt în picioare dela orele 3 dimineaţa. care au făcut deja peste alţi 70 klm. dintre cari parte pe furtună !

Coarda e cam întinsă ! Nu rămâne decât să sperăm că vântul va rămâne constant (ceiace de altfel are mare probabilitate) şi că luna va şti să-şi găsească măcar din când în când niţel gol printre norii care o vor masca.

Facem planuri de campanie : să ţinem maximum de viteză pentru a scurta, pe cât e cu putinţă, durata traversării.

Să dăm comanda secundului, cât va mai ţine încă lumina zilei, iar căpitanul să încerce să doarmă pentru a putea lua ceva mai odihnit cuartul următor.

Facem pregătiri şi mă culc, mă învelesc, mă sucesc, mă învârtesc.. Cum să te culci, când briza şuieră împrejur, şi vasul stă înfipt pe o rână, culcat el însuşi la 45^0 ? Toate comediile-ţi trec prin cap. Dacă se umflă odată vântul şi secundul uită să fileze la vreme şcota ?... Mă înfior deodată, scot capul afară... Secundul liniştit, o pipă scurtă înfiptă în colţul gurei, cu privirea senină şi cu un zâmbet maliţios, mă înţelege din ochi.

Incerc din nou ; îmi acoper capul, strâng ochii... Incerc, dar nu e chip. Dacă, din exces de zel nu mă vor scula când va veni întunericul ?

Svârlu tot împrejur şi mă ridic în picioare.

E imposibil să dorm cu o asemenea răspundere.

Mă mulţumesc să mă odihnesc, aşezat lângă cârmă şi în măsură să controlez în orice moment orice mişcare.

E exces de conştiinţă ? Ori megalomanie ? (Hm ! zice Bob).

Secundul se achită cu preciziune de însărcinarea sa, şi în aceiaşi cadenţă cu vântul care se umflă sau se calmează, filează sau strânge şcota, înclinând uşor şi simultan bara mai în vânt sau mai sub vânt; aşa încât „banda" rămâne tot timpul acceptabilă, iar viteza se menţine implacabil la maximum pe care vasul poate să-l dea.

Se lasă întuneric. In salturi succesive, parcă, noaptea ne cuprinde din toate părţile. Luna nu va răsări decât peste vre-o oră, şi chiar atunci, nu pare să aibă şanse să scape de perdeaua norilor.

Inaintăm mereu... Malul, deşi alb, abia se mai distinge. E un mare noroc să ştim că nu e stâncos, că nu e cotit şi că stă cuminte şi nemărginit la dreapta noastră. In orice moment, un semn la bară, şi suntem pe el !

Minutele curg grele. E întunerec absolut, luna care trebuie să fi răsărit, e total invizibilă ; norii sunt mai groşi chiar decât păreau.

E limpede că una din condiţiile esenţiale — lumina — ne lipseşte.

Dar vântul se menţine şi ne mână cu preciziune şi fără întrerupere mereu înainte.

Sunt peste două ore de când navigăm în întunerec beznă. Am putea chiar închide ochii ; tot una ar fi.

Unde ne găsim acum ?

Reîncep hipotezele. Aprecierile pot greşi cu mulţi kilometri. Am trage mai lângă coastă ca să încercăm să vedem malul ; dar dacă suntem în dreptul capului Radu ((cum de altfel e probabil) ce te faci cu stâncile de sub apă ?

Misericordioasă, luna apare o clipă printr'o spărtură de nori ; câteva momente, tocmai timpul cât ne trebuie ca să recunoaştem după forma înaltă a malului că am trecut de capul Radu şi n'am ajuns încă la capul Midia de care ne e încă teamă.

Puţin după aceea zărim departe, departe, în provă nişte luminiţe cari nu pot fi decât la Mamaia sau Constanţa.

Vântul se aspreşte, valurile devin imense ; sigur că ne-am depărtat prea mult de mal. De altfel în dreapta noastră, dacă am trecut de capul Midia (cam pare sigur) trebuie să se deschidă un golf destul de larg.

Reducem pânza mare la iuţeală şi pe bâjbâitele, în întuneric, şi tragem hotărât la dreapta pentru a regăsi malul cu valuri mai reduse.

— „Gata la funga derivorului" dispun eu lui Drăgulin, pentru ca în caz de atingere de fund să-l poată trage repede în sus, evitând, un accident.

Aştept din minut în minut să atingem fundul, singura probă sigură că suntem lângă mal. In întunerecul beznă în care înaintăm fiecare minut pare o eternitate. Şi fundul nu se mai arată.

Trec cinci, trec zece, trec cincisprezece lungi minute ; Drăgulin aşteaptă cramponat cu ambele mâini de funga derivorului.

Nimic, nimic, afară de vânt şi apă ! O enormă îngrijorare ne cuprinde.

Dacă am greşit şi ne găsim în largul largului ? Dacă luminiţele acelea nu sunt Constanţa, ci o escadră în larg (Ne aducem chiar aminte că d-l Amiral Scodrea ne-a spus că a dat ordine ca vasele militare să nu mai stea în port !... Cucoanele amicilor noştri, ofiţeri de marină, au plâns chiar destul pentru aceasta !).

Pinguinul sboară... şi pământ „ioc".

Un fior rece sfredeleşte spinarea Căpitanului, „Cine te-a pus să te 'mbarci pe această galeră"? (îi răsar în minte reminiscenţe teatrale...).

Alte minute grele şi negre ; sunt 30, 35, 40 minute de când durează cursa aceasta după pământ, cu mâinile pe derivor, cu ochii în paisprezece... şi pământul nu mai vine.

In viaţa mea n'am trăit o asemenea „angoassă" o asemenea revizuire rapidă a simţurilor mele pentru a controla dacă nu cumva din cauza deraierii vre-unuia din ele, n'am făcut o greşală teribilă... şi ireparabilă.

Vă închipuiţi ce înseamnă trei sferturi de ceas de cramponare în bezna nopţii, hâţânat din temelie de valuri negre ?

— „Pământ" anunţă în fine Drăgulin, ridicând uşor derivorul care, sfârâie de nisip.

O imensă descordare ne uşurează sufletele şi numai decât întâmplarea încetează de a mai fi tragică ; ba chiar înclină uşor către ridicol !

— „Cum am putut să ne înfierbântăm aşa"? In definitiv e foarte simplu ; pământul nu putea să dispară din dreapta noastră, iar luminiţele acelea, trebuie să ai halucinaţii, ca să crezi că ar putea fi o escadră !"

Ce uşoare apar toate când te simţi la subţioara malului !

A doua zi, cu harta în mână, mi-am dat mai bine seama de profunzimea golfului în chestiune, pe care îl credeam mult mai plat. De asemenea e probabil că fascinat de luminiţele Constanţei am oblicat la dreapta mai puţin decât ar fi trebuit, aşa că în loc să tai golful deacurmezişul direct la mal am mers în realitate „în piez" deci pe o coardă mult mai largă.

Fără să mai punem la socoteală halucinaţiunile provocate de întunerecul nopţii cu care firea omenească nu s'a împăcat niciodată...

De-acum ne putem socoti aproape ajunşi. Luminile din dreapta, trebuie să fie la villa Dinu Brătianu din Mamaia-Sat.

Vântul se menţine, valurile au scăzut fiindcă sântem sub mal ; ridicăm iarăşi şi pentru ultima dată, toată pânza.

Peste o jumătate de oră ocolim puntea de fer bine cunoscută tuturor celor ce fac băi la Mamaia, şi ne eşuăm, uşurel, pe plaja de nisip, din dreptul vilei noastre.

Excursia noastră s'a isprăvit cu bine !

Buimăciţi încă de atâtea imagini şi impresii, nedormiţi, osteniţi, înţepeniţi ; abia mâine vom fi în stare să ne bucurăm cum trebuie, să ne mirăm de iuţeala cu care am mers (azi am făcut peste 130 klm. exclusiv la pânze) de îndrăsneala ce ne-am permis, de norocul pe care l'am avut şi câte alte lucruri demne de admiraţia noastră !

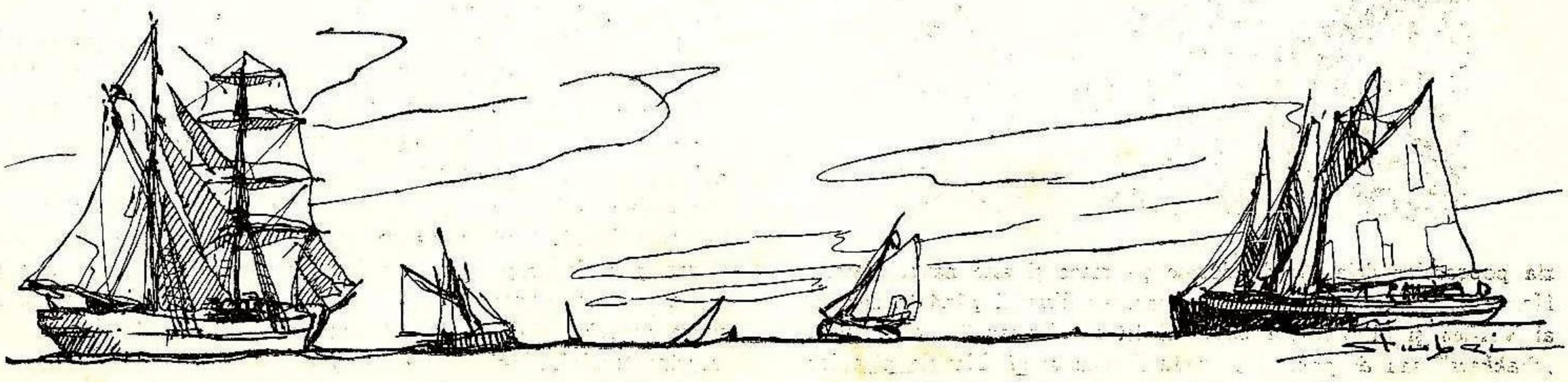
Mâine ! Astă-seară, mai avem de muncit ; trebuie să cărăm lucrurile de pe bord acasă unde toată lumea doarme, cum se şi cuvine 'n miez de noapte.

Va trebui chiar să ne strecurăm cu mare băgare de seamă din cauza câinilor care la această oră sunt deslegaţi.

Pentru câinii depe uscat, „oamenii de apă" pot fi foarte suspecţi; n'ar fi de mirare ca ei să nu poată distinge dacă noi suntem „eroi" sau „lăeţi"...

Minune ! Câinii ne primesc cu vădite semne de supuşenie.

„Eroi Domnule"! pronunţă căpitanul drept ultimă sentinţă a acestei memomrabile aventuri...



DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

Pe dramul albastru au venit minunile vieţii.

BLASCO IBANEZ

Progresul Navigaţiei. Trecerea de la *rame* la *vele* (pânze) s'a făcut în decursul multor secole. Dintre popoarele Europei, cele cari s'au aventurat mai cu curaj pe mare au fost Scandinavii şi Danezii. Scandinavii sau Northmanii, navigau mai mult cu scopul de a fura şi devasta, decât acela de a face comerţ.

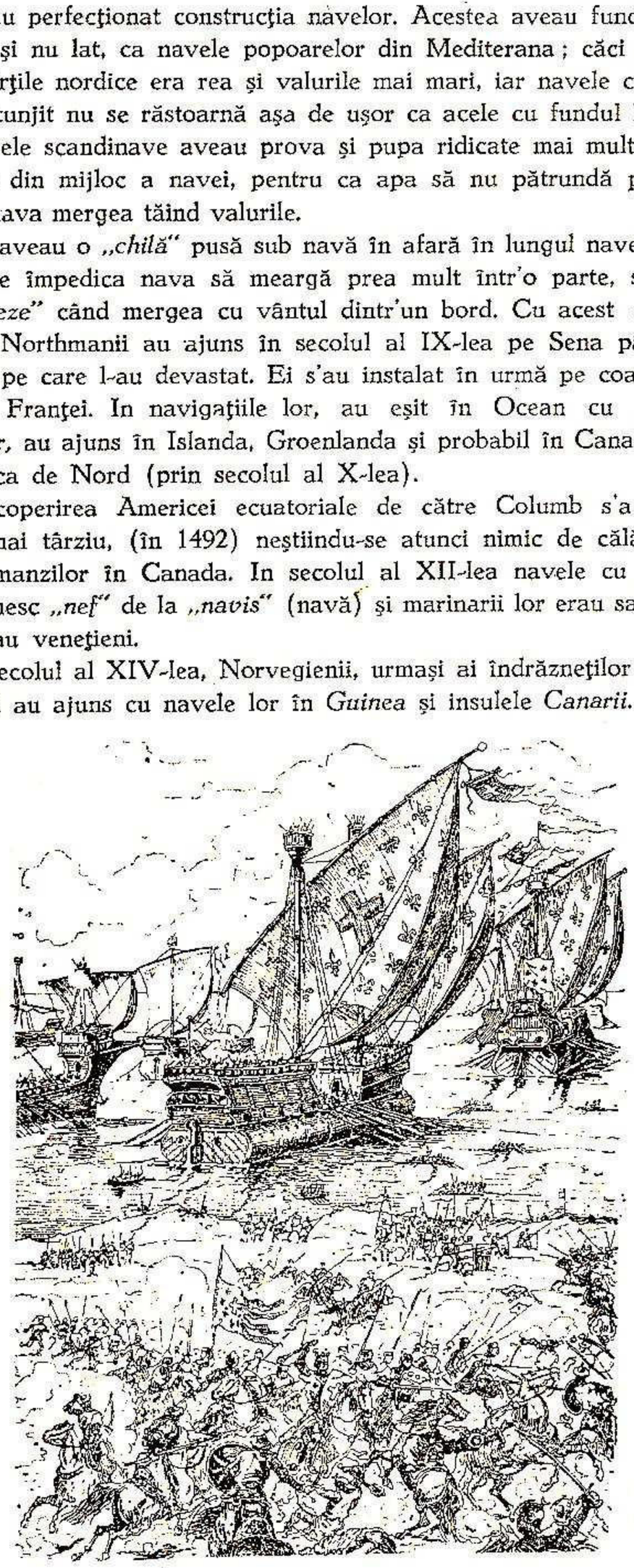
Ei au perfecţionat construcţia navelor. Acestea aveau fundul *rotunzit* şi nu lat, ca navele popoarelor din Mediterana ; căci marea din părţile nordice era rea şi valurile mai mari, iar navele cu fundul rotunjit nu se răstoarnă aşa de uşor ca acele cu fundul lat.

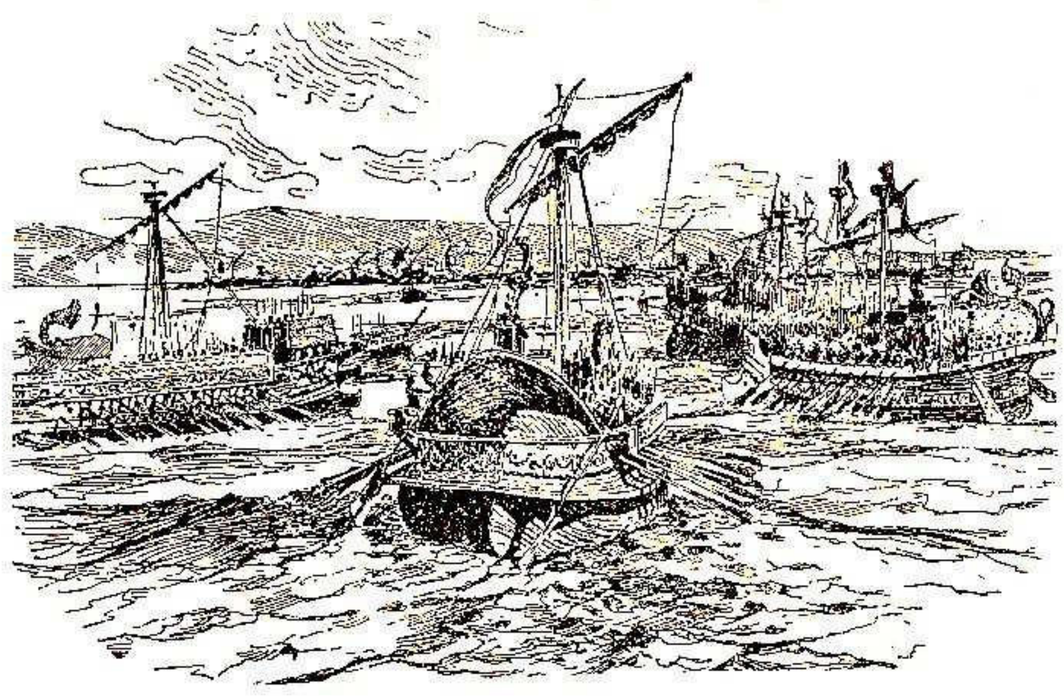
Navele scandinave aveau prova şi pupa ridicate mai mult decât partea din mijloc a navei, pentru ca apa să nu pătrundă pe aci, când nava mergea tăind valurile.

Ele aveau o *„chilă"* pusă sub navă în afară în lungul navei, piesă care împedica nava să meargă prea mult într'o parte, sau să *„deriveze"* când mergea cu vântul dintr'un bord. Cu acest fel de nave, Northmanii au ajuns în secolul al IX-lea pe Sena până la Paris, pe care l-au devastat. Ei s'au instalat în urmă pe coasta de nor a Franţei. In navigaţiile lor, au eşit în Ocean cu navele *Drakar,* au ajuns în Islanda, Groenlanda şi probabil în Canada din America de Nord (prin secolul al X-lea).

Descoperirea Americei ecuatoriale de către Columb s'a făcut mult mai târziu, (în 1492) neştiindu-se atunci nimic de călătoriile Northmanzilor în Canada. In secolul al XII-lea navele cu pânze se numesc *„nef"* de la *„navis"* (navă) şi marinarii lor erau sau bretoni sau veneţieni.

In secolul al XIV-lea, Norvegienii, urmaşi ai îndrăzneţilor Scandinavi, au ajuns cu navele lor în *Guinea* şi insulele *Canarii.* Invazia popoarelor dela Nord adusese pe mare şi alte nave. Navele Normanzilor făcură incursiuni pe coastele Franţei până în secolul al VII-lea şi al VIII-lea după Christos. Normanzii le numeau *„drakkars"* sau *dragoni* şi *„snekkars"* sau *şerpi.* Navele piraţilor scandinavi, aveau 40 de metri lungime, purtând câte 30 de rame în fiecare bord. Pânza pătrată era de stofă sau de piele, pe care o ridicau când vântul le era favorabil. Forma navei era de o perfecţiune rară, ţinea bine marea şi manevra bine pânza. Barzii lor cântau : „vântul e sclavul nostru, furtuna ne împinge şi vrem să abordăm".





Aceşti piraţi s'au coborât până în Mediterana şi probabil au ajuns şi în nordul Americei. Se obişnuia ca şefii scandinavi să fie îngropaţi în drakkarele lor, acoperite cu o movilă de pământ. Datorită acestui fapt, s'au găsit în timpurile actuale *drakkare* foarte bine conservate. Asemănarea între navele actuale ale pescarilor norvegieni şi aceste nave de acum 1100 de ani este extraordinară. Acest lucru arată perfecţiunea construcţiei navelor de atunci.

Cruciadele (Secolul XIII). Numai o întreprindere pe baza credinţei a fost în stare să mişte pe mare atâta lume, cu toate greutăţile mării şi voile vântului. Flota lui Ludovic al IX-lea, regele Franţei, se compunea din două diviziuni distincte; prima avea galerele de luptă *„nef-uri"* repezi, *unireme,* care erau numai militare şi care purtau *pavilionul regal,* roşu cu flori de crin de aur ; a doua cuprindea *şalandele,* nave înalte, intrând mult la apă, construite pentru transporturi. Ele s'au strâns la Aigues-Mortes, la gura Ronului, fiindcă Marisilia cu toate că era favorabilă cruciadelor şi a câştigat mult pe urma lor, era o republică comercială ostilă flotelor de luptă, iar Toulon, actualul port militar, nu era pe atunci decât un orăşel de pescari.

Marsilia a avut aceiaş atitudine şi mai târziu sub Napoleon ; negustorii deseori nu înţeleg că desvoltarea marinei de război este în interesul comerţului maritim. Faptele se repetă în toate timpurile şi la toate popoarele. In mica noastră marină şi în România Mare, sunt cam aceleaşi tendinţe datorite numai intereselor de o clipă şi lipsei unor vederi largi. După escale (opriri) în mai multe porturi, Ludovic al IX-lea ajunse în insula Cypru.

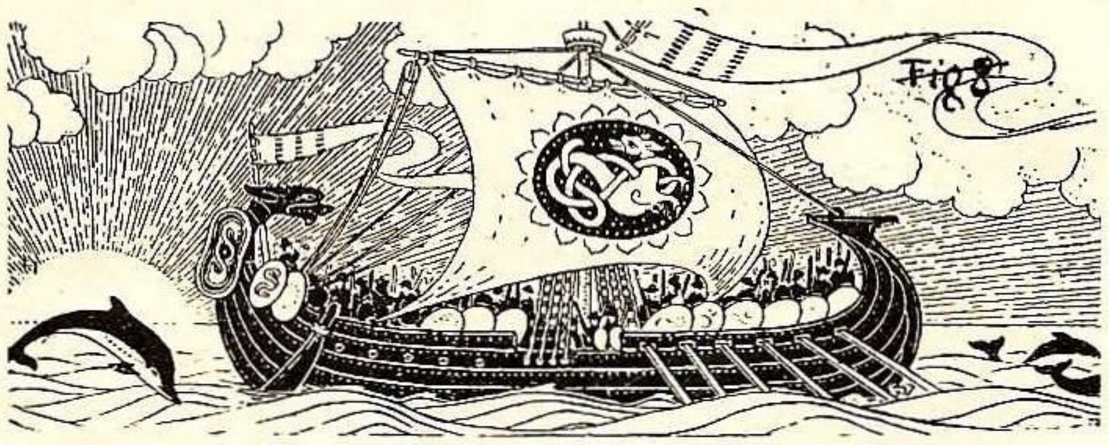
„Soarele se ridica radios de după munţii insulei, făcând nimb de aur craterului stins al vârfului Oros-Stavros. In capul escadrei sale, nef-ul regal gonia cu vântul din pupa, cu pânzele întinse, jilave de sărutările umezi ale nopţei, alunecând pe catifeaua albastră a mării, care dormia încă. Nava se legăna încet în „tangaj" prelungit şi rar, plin de graţie, salutând la fiecare mişcare soarele care se înalţa pe cer. Aproape de ora şapte, clopotul bordului sună, se spuse rugăciunea de dimineaţă, ascultată cu sfinţenie de toţi. Intreprinzătorul Ludovic al IX-lea vedea deja „Mormântul Sfânt" printre lacrimele ce-i curgeau".

Venind iarna, şi-au căutat adăposturi în apropiere ; căci în acelaş timp se aştepta şi sosirea tuturor forţelor.

„Cu primele palpitări ale primăverei, navele se pregătiră să ia marea. Escadra fu însă prinsă de furtunile echinoxului de primăvară şi multe din nefuri se înecară în valurile înalte, dar scurte în lungime ale Mediteranei orientale. Restul echipajului scăpă pe coasta Siriei, unde Sarazinii îl trecură sub iataganele lor. Din 3000 de cavaleri pieriră astfel 2200.

In acest timp ajutorul venit din urmă, triplă forţele lui Ludovic al IX-lea, care debarcă cu ele la Damieta.

Armata sultanului aştepta debarcarea cruciaţilor la marginea mării, cu picioarele în apă. Cruciaţii se suie în şalupe, iar nefurile, apropiindu-se de coastă, svârl ghiulele de plumb cu nişte maşini cu resoarte de oţel, maşini inventate de curând.



Sarasinii însă, cu ajutorul unor mori mişcate de elefanţi, ridică nisipul pe care vântul îl duce spre mare în ochii cruciaţilor. Rezultatul a fost că Sarazinii sunt respinşi şi cruciaţii intră în Damieta. Sfântul Ludovic a rămas printre primii fundatori ai puterei comerciale maritime a Franţei.

Nimeni n'a fost mai darnic cu marina, ca dânsul. El văzuse marina la lucru, pe ploaie, pe valuri sărate, între dinţii vântului, sufe-rind pentru datorie zi şi noapte. El scrise capitolul său în „Drepturile Omului" liberându-i din sclavia unde erau ţinuţi de legi învechite. De aci au eşit „*Rooles d'Oleron*" sau „Intâia legislaţie maritimă.

INCEPUTUL LEGISLAŢIEI MARITIME (sec. XII-lea)

a) „*Les Rooles d'Oleron*" stabilite în evul mediu şi complectate în urmă, răspund necesităţilor de navigaţie, de comerţ şi de jurisdicţiune maritimă.

— „*Maistrul*", căci pe atunci nu se zicea comandant, decât la cel de pe o navă de război, trebuia să dea probă de experienţă, de curaj şi de om fără pată.

— *Contramaistrul* (secundul de azi) era la prova la ancoră. In cazuri grave, la bord se consulta şi „*echipajul*" (restul marinarilor). Marinarii de atunci, în timpul drumului pe mare dormiau îmbrăcaţi. Ei nu aveau voie să-şi ia nevestele cu ei. Numai moartea şi însurătoarea rupea contractul de angajament ; aşa că nu era rar să vezi un marinar învechit în navigaţie, găsind o logodnică de ocazie în ajun de plecare. In acest mod i se admitea debarcarea.

Maistrul avea dreptul să gonească dela bord pe marinarii nărăviţi. In larg, se putea condamna la moarte, cu judecata făcută de ofiţerii bordului, dar de obicei vinovatul era pus în fiare şi adus în faţa judecăţei în ţară.

Un preot era ambarcat la bord şi avea postul său de luptă, împreună cu chirurgul, la piciorul catargului mare. Alături era şi bărbierul care în timpul obişnuit „făcea părul marinarilor".

b) *Pescuitul*. Rezultatul pescuitului se împărţea în trei categorii :

Peştele regal : nisetrul, somnul, calcanul, etc. în general peştele demn de masa regală.

Peştele gras : balenele, viţelul de mare, marsuinul, tonul, şi alţi peşti din care se scotea untura.

Peştele poporului, care iarna era pentru nobili şi vara pentru ţărani.

C. Amiral C. BUCHOLTZER

LITERATURĂ

Dunărea [1])

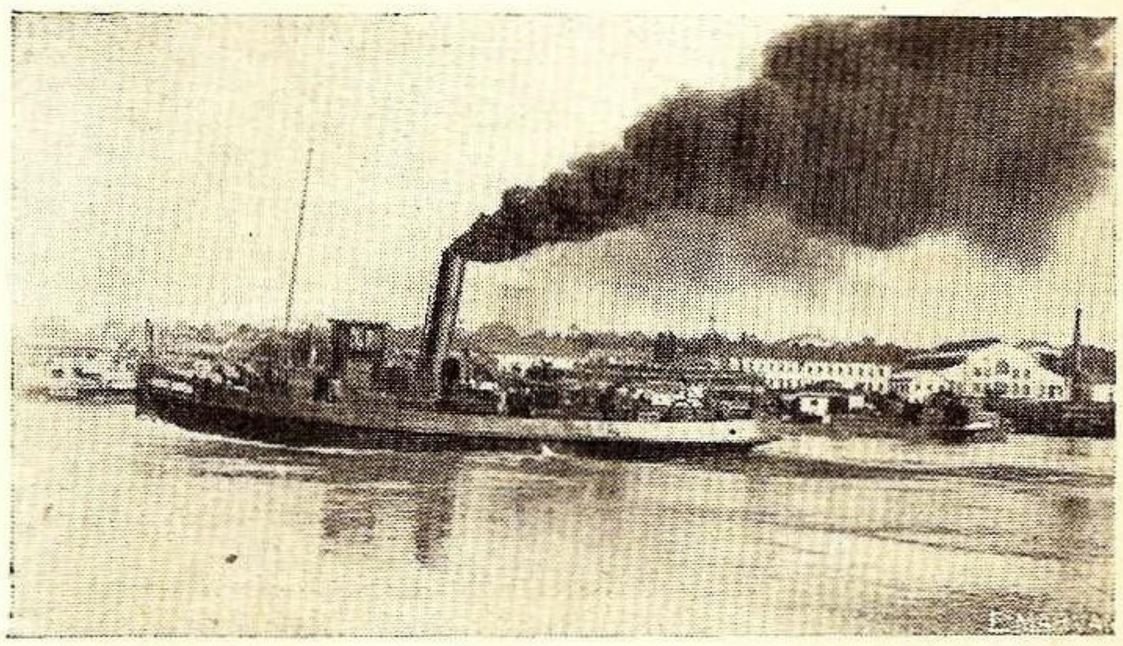
Corăbii, remorchere, caice, năvi, vapoare,
Orașele de șlepuri, care-au făcut popas,
S'au dus demult pe valuri cu viața călătoare
Și din vâltoarea vremii doar tu ne-ai mai rămas...

Tu ai rămas aceiași, căruntă și albastră,
Patriarhală apă din vremea din străbuni,
Și brațul tău puternic încins'a țara noastră
S'o apere de neamuri vrăjmașe și furtuni...

Din zări pierdute'n neguri cu burguri și palate
Tu ai venit spre țara cu-atât de mari nevoi,
Lăsând în drum orașe enorme și bogate,
Să plângi cu noi alături și să visezi cu noi.

A noastră ești, a noastră... Din vremuri ancestrale
Albastrele noi anuri de unde ne șoptesc
C'ai înfrățit de-apururi talazurile tale,
Cu tot atâtea lacrămi și sânge românesc...

A noastră ești !... Trecutul cu mari dureri ne leagă
Și albastrul tău adesea de-amar s'a tulburat ;
Povestea ta de veacuri e viața noastră întreagă
Și valul tău e ritmul ce'n veci ne-a legănat...



Noi vom pieri cu vremea, cu năvile bătrâne
Cu tot ce-a fost odată și s'a sbătut din greu,
Dar tu ca o bunică de-apururi vei rămâne
Să depeni firul vremii, să povestești mereu !

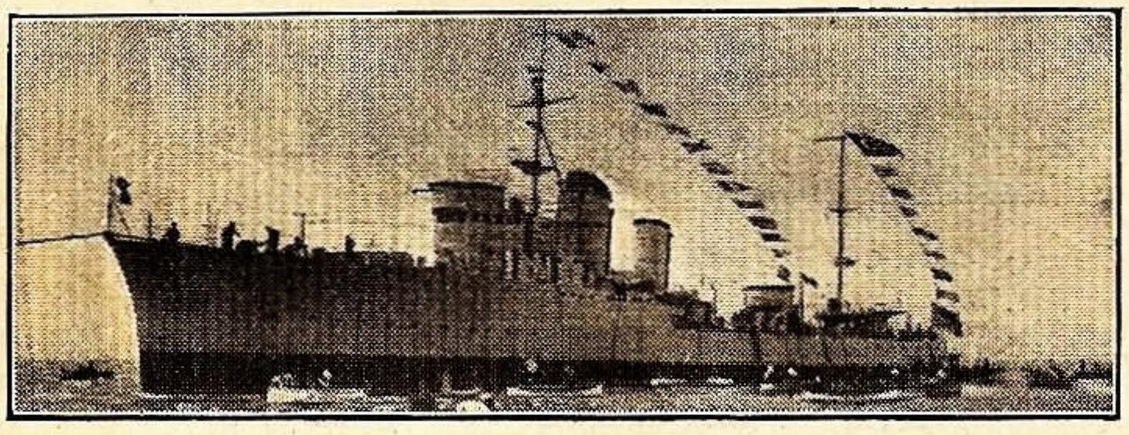
MIRCEA DEM. RADULESCU

---

[1]) Sfârșitul din poemul „Dunărea" apărut în revista „România Eroică".

Distrugătoarele

Cum duduie şi trepidează nava,
Sub presiunea celor cinci căldări ;
Cu semeţie şi-a cabrat etrava,
Ca un dragon ce scoate foc pe nări !...



Din răscolita apă argintie,
Ea făurit-a braţe de năframă,
Ce-i flutură la gât, căci — vijelie —
Aleargă în spre zarea ce o chiamă.

La pupa-i, afundată în vâltoarea
Ce'n soare pare joc de licurici,
Strident vueşte şi se vaită Marea
Lovită şi tăiată de elici...

Din coşurile largi şi înclinate
S'asvârl baloturi şi grămezi de fum...
Cu tunurile'n ax aliniate
Distrugătorul e acum „pe drum !"

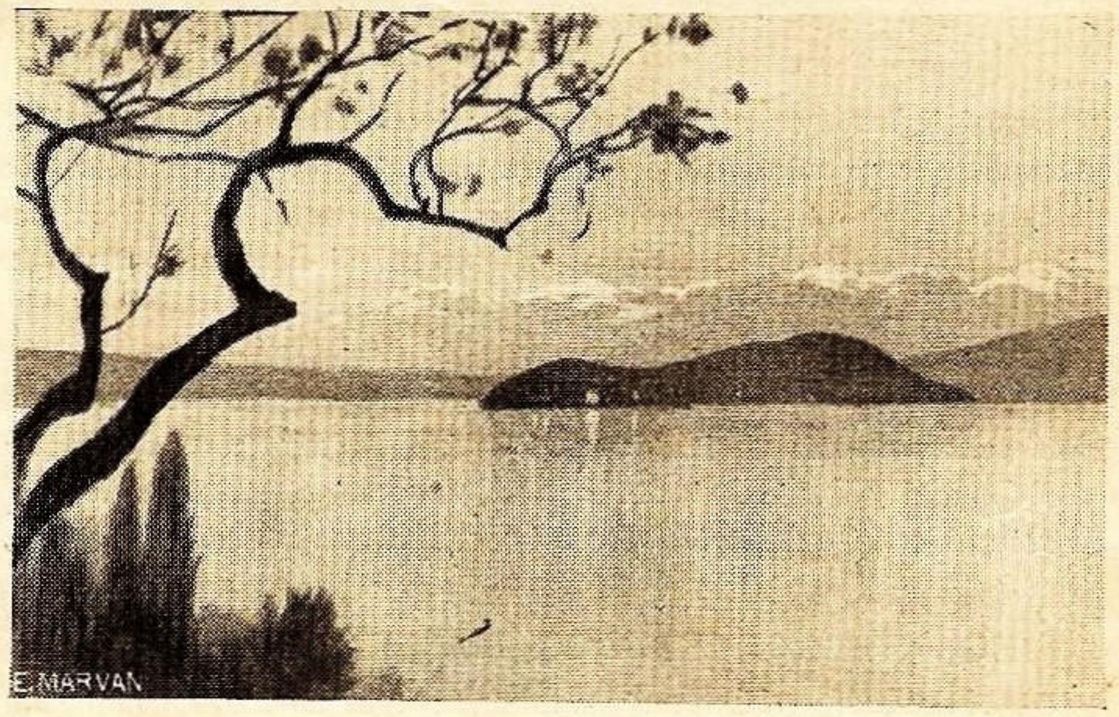
ION PLUTAŞU

C o m o [1])

Eternule A-Tot-Stăpînitor,
aici simţii, mai bine ca ori unde,
prezenţa Ta, ce pururi mă pătrunde.
Văzutu-Te-am, — atom cugetător, —

în simfonia verdelui major,
cînd cerul Tău se cerne peste unde,
şi azurează apele profunde ;
cînd totul e fluid şi unduitor ;
Cînd linii, forme, sunete, culoare,
se contopesc, şi fiecare floare
cădelniţează, molcom, smirna ei ;

Cînd chiparoşii, facle fără pară,
sub pulberea stelarelor scîntei,
se-aprind în vraja nopţilor de vară !



[1]) Din elegantul volum *Glasul apelor,* datorit d-lui *I. Gr. Perieţeanu,* ilustrat c'o rafinată artă de pictorul nostru marin Căpit. Ştiubeiu. Despre această carte abia apărută ne vom ocupa mai pe larg.

ORAŞUL PLUTITOR

— SULINA IARNA —

de JEAN BART

Pe timpul iernei, când începe închegarea pojghiţei de gheaţă pe oglinda apei, toate porturile dunărene se golesc, numai Sulina se umple.

Navigaţia închisă, schelele, pontoanele, debarcaderele se ridică şi se pun la adăpost. Şlepurile goale se retrag la iernatic în locuri sigure, ferite de scurgerea sloilor, cari mătură şi rad tot ce întâlnesc în cale. Şlepurile pline cu grâne, se lasă în convoiuri lungi pe Dunăre în jos, oprindu-se la gura Sulinei. Numai pe distanţa de câţiva kilometri dela gură fluviul se poate ţine desgheţat, curăţit de sloiuri. Vapoarele de mare vin toată iarna aci la gura Dunării, să încarce din şlepuri grâul românesc pe care-l duc peste mări, în alte ţări.

Pecând celelalte porturi dorm. Sulina lucrează.

Un oraş nou răsare ca prin minune pe apă, alături de cel vechiu depe uscat. Un oraş plutitor, vremelnic, original şi plin de viaţă.

Sute de şlepuri sunt ancorate dealungul malurilor, priponite cu otgoane groase de sârmă împletită, ca să înfrunte puterea sloiurilor ce curg spre mare.

O lume întreagă mişună pe puntea acelor locuinţe flotante. In cabinele chochet văpsite în culori felurite, cu perdeluţe la ferestrele de-o palmă, în acele cuşti minuscule şi curate ca nişte căsuţe de păpuşi, trăesc familii numeroase cu toată gospodăria lor.

Din gura burlanelor de tablă se înalţă domol fumul sobuşoarelor de tuciu, cât nişte lulele de mari — la ele bucătăresc nevestele şleparilor. Afară, pe frânghia întinsă între vinţul ancorei şi roata cârmei, fâlfâie umflate de vânt rufele spălate şi puse la uscat.

In jurul cabinelor, în oale de lut, în bidoane de tinichea, în cutii de conserve umplute cu pământ, cresc tufe de verdeaţă şi flori mirositoare : muşcate, rozmarin şi busuioc grecesc.

Vieţuitoare de felurite soiuri trăesc aci pe puntea şlepului de fier. Perechi de animale curate şi necurate se împacă la un loc, în cea mai deplină armonie, întocmai ca în biblica arcă a lui Noe, care rătăcea pe apele deluviului înainte de a se împotmoli pe vârful muntelui Ararat.

Găinile sburlite, în deplină libertate ciocănesc cu pliscul lor tare în tabla de fier, culegând boabele de porumb ce cad din saci la încărcare.

Câte-un cocoş pintenat, suit pe roata cârmei, fudul, cu ochii la la harem, bătând falnic din aripi, trâmbiţează ora când soarele apare la orizontul mării.

Gâştele chinuite, puse la îndopat, stau în cuşcă prisoniere cu tălpile ţintuite.

Porcul, la îngrăşat pentru Crăciun, grohăe în provă priponit de lanţul ancorei.

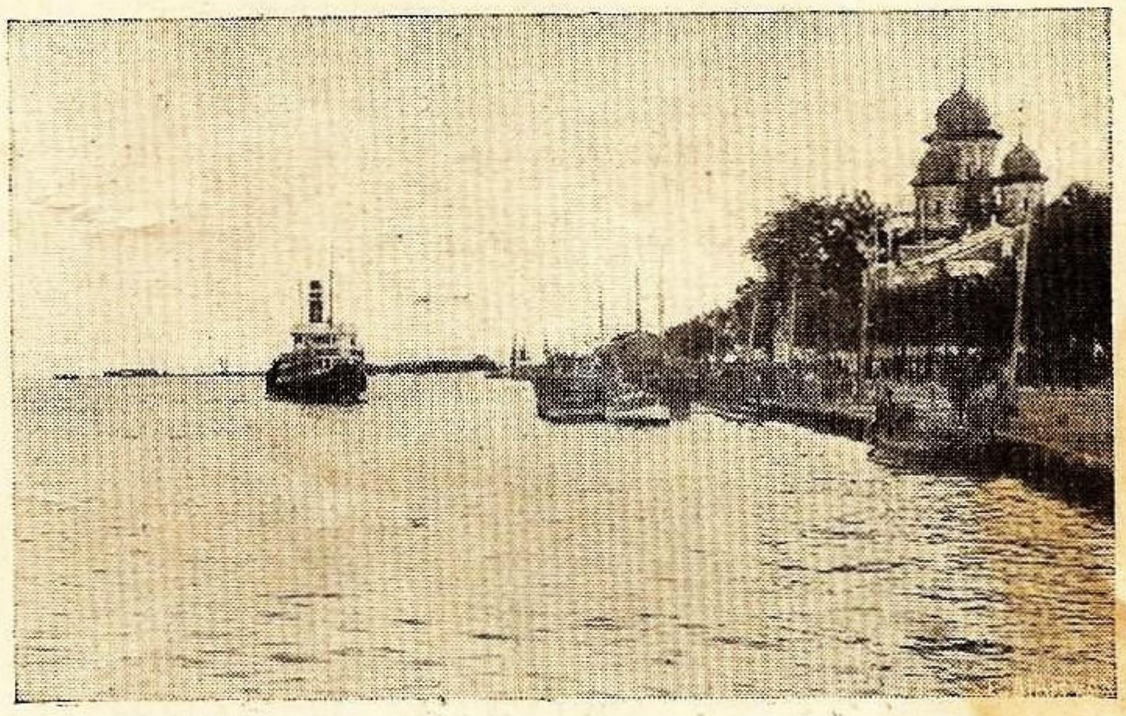
Pisica leneşă, friguroasă, se cuibăreşte înlăuntru la căldură, pe când afară câinele, păzitor neadormit, veghează veşnic ca strajă credincioasă la scara şlepului.

Şleparii, în papuci de păslă, robotesc fără treabă, cu pipa între dinţi; fetele croşetează sau împletesc ciorapi de lână; iar copii mărunţei se sbenguesc legaţi de mijloc cu'n capăt de frânghie — de frică să nu cadă în apă, jucându-se pe punte.

Duminica, în haine de sărbătoare, se fac vizite dela un şlep la altul. Şi din oraşul acesta depe apă lumea se duce la biserică şi la târgueli în oraşul depe uscat. Iar uneori, în burta şlepurilor, în hambarele goale după descărcare, tapisate cu steaguri şi bandiere, se dau baluri marinăreşti cu invitaţii în regulă.

Un public numeros şi foarte pestriţ ia parte şi petrece până la ziuă.

Idile, aventuri, căsătorii, divorţuri, comedii şi drame, aceleaşi eterne păcate omeneşti încearcă şi oraşul acesta provizor, care trăeşte închegat pe apă numai câteva luni pe an, vreme cât ţine gerul iernei. Odată cu adierea vântului de primăvară, când ostroavele înverzesc şi Dunărea se limpezeşte de sloii scurşi spre mare,



Un colţ al Sulinei.

vasele ridică ancorele înămolite şi se despart plecând spre alte locuri.

Oraşul plutitotr se risipepşte ca prin farmec, dispare într'o zi... şi în urma lui nimic nu mai rămâne...

CRONICA

La France et la Marine Roumaine

Le Navire-école *Jeanne d'Arc* a jeté l'ancre dans la port de Constantza.

Evénement qui réjouit le coeur de tout roumain chaque fois qu'un batiment français mouille dans nos eaux territorials.

Avec quelle émotion nous contemplons le pavillon aux trois couleurs de la grande Nation, flottant fièrement sous le ciel bleu de Constantza.

A quelques centaines de mètres seulement de l'endroit où le *Jeanne d'Arc* est ancré, reposent les héros français ayant fait partie de l'infortunée *Division Espinasse* tragiquement décimée par le choléra au début de la fameuse guerre de Crimée.

Bien de souvenirs encore lient nos deux pays! En effet, le peuple roumain, d'instinct, a toujours porté un culte inaltérable à la nation soeur et amie.

Comment ne pas rappeler surtout les sentiments de reconnaissance que nourrit notre jeune marine à l'égard de la glorieuse marine française.

La France n'a-t-elle point été le plus sûr artisan de notre renaissance maritime?

De l'histoire d'hier.

C'est à l'école française, à sa haute et incomparable culture qu'un grand nombre de nos marins doivent leur science de la navigation et l'expérience du metier de marin.

Dans la période de renouvellement de notre marine, en 1868 la France envoie une mission composée d'officiérs et de techniciens sous la conduite du capitaine Fougère, dans le but d'organiser notre marine encore dans les limbes.

Franţa şi marina noastră

Nava-şcoală *Jeanne d'Arc* a aruncat ancora în portul Constanţa.

Pentru noi este o adevărată sărbătoare de câte ori una din navele Marinei Franceze — parcelă deslipită de trupul Marei Naţiuni — se opreşte în apele teritoriale româneşti. Cu emoţie privim întotdeauna tricolorul francez. *„Jeanne d'Arc"* e Franţa.

Pe lângă cultul instinctiv ce totdeauna l-a avut Poporul Român pentru naţia soră mai mare, o veche şi trainică legătură de recunoştinţă uneşte tânăra Marină Română de glorioasa Marină Franceză.

Din epoca renaşterei Marinei noastre şi până astăzi, o mare parte din marinarii români au învăţat meseria mării, s'au format şi s'au luminat la strălucita cultură răspândită de Şcoala Franceză.

In Portul Constanţa, numai la câteva sute de metri din locul unde *„Jeanne D'Arc"* şi-a aruncat ancora, se odihnesc în pământul românesc eroii soldaţi francezi din nefericita *Divizie Espinasse* decimată de holeră, la începutul celebrei campanii din Crimeia.

In epoca de renaştere a Marinei noastre, în 1868, Franţa ne trimite o misiune sub conducerea Căpitanului Fougère, cu mai mulţi ofiţeri şi maeştri din Marina Franceză pentru organizarea Marinei Române care era abia în faşe.

In războiul mondial, când România intră în acţiune alăturea de

Durant la grande guerre, quand la Roumanie entra en lice aux cotés des Grands Allies, dans la mission militaire française commandée par le brave et inoubliable général Berthelot, se trouvait un group d'officiers de marine sous les ordres du marquis de Belloy qui nous aida par ses connaissances et son devouement aux cours des operations sur le Danube.

Parcourez pieusement la liste funèbre et glorieuse de ceux qui dorment leur dernier sommeil dans l'humus roumain, les eaux glauques du Danube, ou les flots furieux de la Mer Noire, vous y lirez, à coté des combattants roumains, bien des noms de héros français...

Fraternité du sacrifice, sang versé en commun pour la même noble cause qui engendre des sentiments d'indéfectable amitié et lie les peuples „for ever".

La *Ligue Navale Roumaine* envoie, avec sa traditionnelle et légendaire admiration, le salut reconnaissant du peuple roumain à la grande nation française ;

Au nouveau et magnifique navire école un retentissant :

„Soyez le bienvenu".

Marii Aliaţi, în misiunea militară franceză condusă de bravul şi neuitatul general Berthelot, era şi un grup de ofiţeri din Marina Franceză, sub comanda Marchizului de Belloy, cari ne-au ajutat cu experienţă şi devotament în cursul operaţiilor de pe Dunăre.

Pe lista funebră şi glorioasă a celor pe cari i-a primit pământul românesc, apele Dunărei şi valurile Mării Negre, alături de luptătorii români, citim cu pietate atâtea nume de eroi francezi.

Fraternitatea sacrificiului, sângele vărsat în comun pentru aceeaşi nobilă cauză, nu se uită şi germinează sentimente cari leagă popoarele pe vecie.

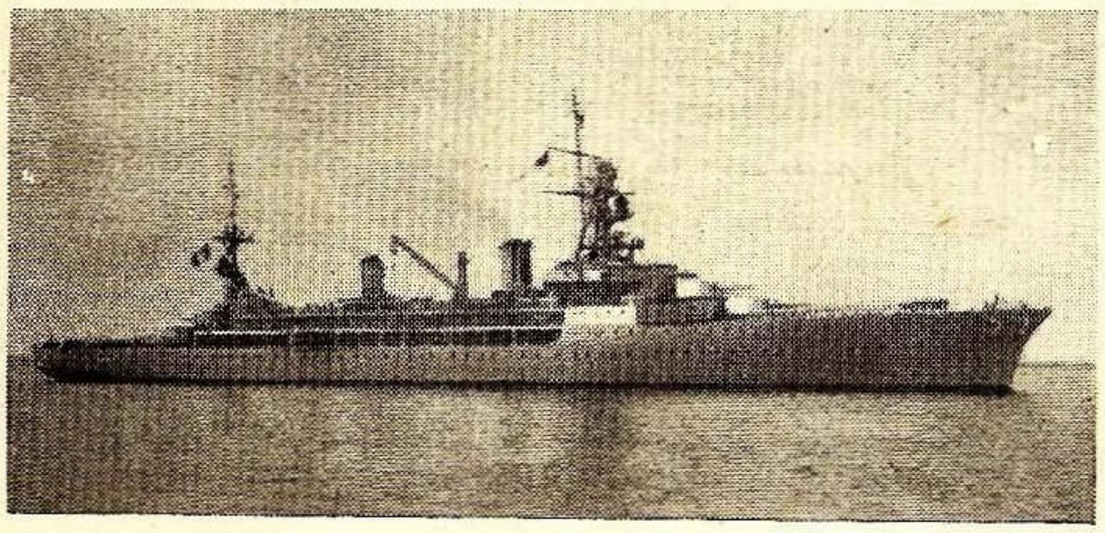
Liga Navală Română, aduce cu legendară admiraţie salutul recunoscător al sufletului românesc către Marea Naţiune Franceză şi urează acestei noui şi măreţe navă-şcoală ancorată în apele noastre :

„Bun venit !".

Vasul şcoală Jeanne-d'Arc în apele româneşti

Portul Constanţa este onorat prin vizita unui oaspe distins, pe care sora noastră Franţa l'a trimis în apele româneşti „Crucişătorul Jeanne-d'Arc". Acest vas modern, pe care se găseşte instalată Şcoala de aplicaţie a sublocotenenţilor de marină, a fost construit în şantierele „Saint-Nazaire-Penhoët" fiind lansat la 15 Februarie 1930, plecând în primul voiaj la 10 Octombrie acelaşi an.

Construcţia acestui vas s'a făcut după o matură chibzuire, rezultată din o experienţă de aproape 70 ani de când Franţa, a adoptat măsura ca tinerii ofiţeri de marină care căpătau în cei 2 ani petrecuţi în rada de la Brest şi împrejurimi o serie de cunoştinţe teoretice dovedite insuficiente, să le complecteze prin o serie de cu-



noştinţe practice, care să le dea putinţa să cunoască viaţa dela bord în plină mare, cu toate nevoile şi farmecul ei ; iar pentru aceasta ofiţerii erau ţinuţi să facă un voiaj timp de un an, în ţinuturi depărtate.

In acest scop în anul 1864 vasul mixt Jean-Bart fu primul cu această destinaţie, apoi îl urmă Jean-Bart II, fregatele : Renommée şi Flora, iar în 1882 elevii au fost ambarcaţi în escadre.

După numeroase reclamaţii, în 1884 s'a stabilit şcoala pe vasul Iphigènie unde rămase până în anul 1900, când trecu pe vasul Tonkin transformat şi care purtă numele de *„Duguai-Trouin"*; la 1912 se afectă pentru şcoală crucişătorul *Jeanne-d'Arc* unde rămase până la 1928.

Numeroasele schimbări pe diferite vase care nu erau construite în acest scop făcu ca şcoala să funcţioneze când mai bine când mai rău, după împrejurări, astfel că se constată nevoia construirei unui vas special pentru şcoală.

Hotărârea fu luată abea în 1926 când se comandă noul Jeanne-d'Arc la Saint Nazaire Penhoët, dar construcţia nu începu decât în 1928. Cum vechiul Jeanne-d'Arc nu mai prezenta siguranţă de navigaţie, fiind trecut de 29 ani, ofiţerii pentru instrucţie fură ambarcaţi în escadră. Pe crucişătoarele : Duquesne, Tourville şi Souffren elevii au făcut un voiaj instructiv, dar în condiţiuni de trai foarte grele de oarece vasele având o menire specială, nu puteau suferi modificări aşa că terminarea noului Jeanne-d'Arc a fost pe cât se poate de bine venită.

Caracteristicele acestui vas sunt : Lungime totală 170 m. Lărgime maximă 17,70 m. Pescaj 5,69. Deplas. Wasington 6,600 tone. Deplas. normal 7,240 tone.

Ca armament are : 8 tunuri de 155 mm. în turele axiale duble ; 4 tunuri contra avioanelor de 75 mm. ; 2 tunuri de 37 mm. ; 8 mitraliere pe afete duble ; 2 tuburi lans-torpile de 550 mm.

Pe puntea superioară are 2 hydro-avioane care pot fi lansate la apă prin 2 grui.

Aparatul motor constă din 2 grupuri de turbine Parsons care acţionează 2 helici prin intermediul unui angrenaj cu simplă reducţie. Grupurile sunt complect izolate şi alimentate de 4 căldări tubuloase.

Cu aceste turbine se imprimă vasului o viteză de 27,08 mile ; iar cu turbina de croisieră 19 mile.

Pentru confortul special ce i-s'a dat, vasul are 2 punţi suprapuse care dă aspectul mai mult de vas de pasageri. Punţile sunt destinate pentru elevi ; acolo ei au locuinţa, sala de conferinţă etc., aşa că se găsesc complect izolaţi de restul vasului între cele 2 turele. Numărul elevilor este de 147, dar pot fi 156.

Printre elevi se găsesc : 7 din politehnică, 9 de rezervă, 1 ing. hidrograf, 2 polonezi şi 1 leton.

Locuinţa e amenajată în 24 de cabine situate pe cele 2 punţi din care 12 cabine au 12 locuri, iar 12, 14 locuri. Cabinele sunt foarte simple dar higienice.

Mobilierul constă din o masă la mijloc, dulapuri din duraluminium la pereţi şi cârlige pentru hamace.

De fiecare cabină câte un cabinet de toaletă cu 6 lavabouri şi oglinzi, în plus sunt săli speciale pentru băi, compartimente pentru haine cerate, etc. Infirmeria are şi un cabinet dentar foarte bine utilat. La bord există şi o tipografie, cu maşini lynotipe pentru cursurile elevilor.

Personalul vasului cuprinde : 26 ofiţeri, 103 maiştri şi submaiştri, 377 grade şi marinari.

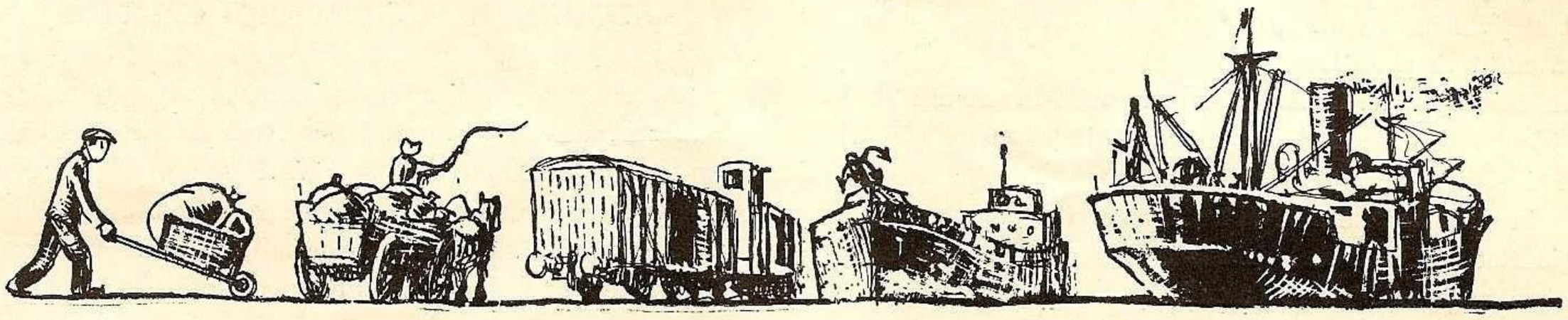
Cum vasul are de îndeplinit şi misiuni reprezentative nu s'a cru-

ţat cheltuiala şi s'a înzestrat cu un mobilier elegant în special sala de masă şi salonul comandantului. Numeroase opere de artă ornează interiorul, iar asociaţia „Compagnons de Jeanne-d'Arc" a făcut donaţii preţioase, între care un săculeţ cu pământ de pe locul unde a fost arsă eroina.

In sala de conferinţe care serveşte şi de capelă, de sală de dans, cinematograf etc., din o pioasă idee a primului comandant s'a depus printre alte tablouri şi acele a foştilor comandanţi spre a se păstra legătura trecutului cu viitorul.

Primul voiaj al vasului s'a făcut pe coastele occidentale ale Africei, America de sud, str. Magelan, s'a trecut prin canalul Panama Antile şi a venit la Tulon, terminând apoi campania cu un voiaj de 3 luni pe coastele Mediteranei.

Din acest voiaj ofiţerii s'au ales cu cele mai frumoase învăţăminte şi amintiri care vor rămâne neşterse formând cea mai durabilă legătură cu marea, fapt ce trebue să constitue un îndemn pentru ţara noastră, căci meşteşugul navigaţiei şi sufletul de marinar nu se face decât prin practica îndelungată a drumului pe mare, care oţeleşte omul şi schimbă mentalitatea. Prin urmare acest vas ne aduce cu sine pe lângă salutul Franţei şi o moleculă regeneratoare pentru marinarii noştri, doritori de a părăsi apele îmbâcsite ale portului unde stau în nemişcare.



DELEGAŢII ROMÂNIEI IN C. E. D.

In prima alcătuire a Comisiunei Europene a Dunărei, Principatele Române (Moldova şi Muntenia), de şi riverane, nu erau reprezentate direct în sânul comisiei ci prin delegatul Otoman.

Numai după războiul de independenţă (1877) şi Tratatul de Berlin (1878) România, luând în stăpânire gurile Dunărei, intră de drept în sânul Comisiunei.

Iată numele delegaţilor ce s'au perindat în acest important post diplomatic prin care se face legătura între Comisiune şi Guvernul Român :

Răşcanu, Colonel Pencovici, Gr. Ghica, Teriaki, Bălăceanu, T. G. Djuvara, Bengescu, Nanu, Zamfirescu, Conţescu.

Dificilă, delicată slujbă. Delegatul Român se găseşte în permanenţă între ciocan şi nicovală.

Să cer anumite calităţi înăscute : tact, energie şi echilibru, pentru a armoniza două serii de interese şi a realiza în felurite cazuri împăcare între cele două principii : suveranitatea teritorială şi drepturile recunoscute acestei comisiuni internaţionale.

Prin faptul că pe lângă prerogativele şi privilegiile acordate Comisiunei i s'a dat şi o putere executivă, fatal nasc conflicte de atribuţii între autorităţile naţionale şi cele internaţionale. Numai printr'o profundă cunoaştere şi largă înţelegere a chestiunilor, numai cu 'n spirit clar şi împăciuitor se pot rezolva acele neînţelegeri adesea foarte supărătoare pentru ambele părţi.

Actualul delegat al României, diplomat de carieră, venit la post înainte de încheerea păcei, în cele mai critice zile prin care a trecut această comisie, şi-a luat o sarcină extrem de grea.

C'o putere de muncă uimitoare, cu'n tact desăvârşit, s'a devotat trup şi suflet misiunei ce i s'a încredinţat.

Neobosit, cu acelaş zel şi vigilenţă, face de 12 ani naveta între Sulina, Galaţi, Bucureşti, Belgrad, Bratislava şi Viena. Vede, ascultă, pipăe şi descurcă cu abilitate toate iţele acestei încâlcite chestiuni a Dunărei.

Nu avem obiceiul să facem aci nici bilanţuri de activităţi şi nici portretele oamenilor în vieaţă, dar într'o zi ca asta, de sărbătoare a Comisiunei Europene a Dunărei,

să ne fie permis a ne spune cuvântul, c'o legitimă satisfacţie, asupra unei personalităţi de care poate fi mândră şi Comisia şi ţara pe care o reprezintă.

Privit cu încredere şi admiraţie în lumea porturilor noastre, d. ministru Conţescu dovedeşte încă odată că *omul* sfinţeşte locul, şi că mai presus de toate legile, regulamentele şi protocoalele stau *oamenii*.

LINAR

†PAVEL POPOVĂŢ

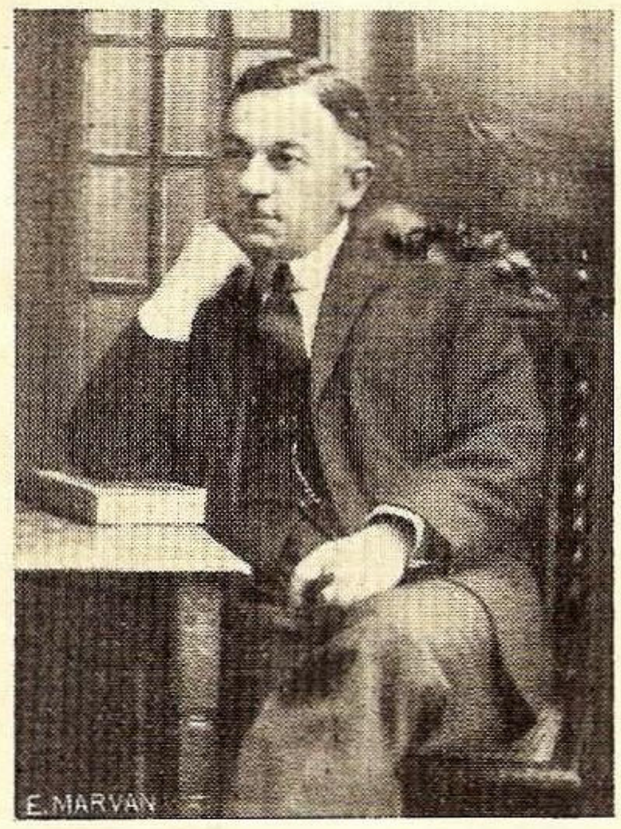
Camaradul nostru, marinarul desăvârşit Popovăţ Pavel, s'a aruncat în valurile mării pentru a-şi curma viaţa de mizerie !

Marea pe care a înfruntat-o o vieaţă întreagă la tras în adâncurile ei !

El, omul cinstit, care sărac şi-a început vieaţa, sărac a rămas până la sfârşitul carierii sale. A trecut prin grade şi funcţiuni înalte, de unde putea să facă avere, a rămas însă curat ca şi sufletul său.

In campania de instrucţie a Bricului Mircea din 1888, ca Comandant secund, a stat neclintit la postul său, zilele şi nopţile de groaznică furtună.

Prin cunoştinţele sale astronomice şi a dibăciei observaţiunilor sale a putut prinde o stea, a-i lua înălţimea, printre norii vijeliei. A calculat şi a fixat poziţia vasului, care din cauza uraganului ce l'a frământat continuu, nu se mai ştia unde se găseşte.



Pe temeiul acestei observaţii şi a calculului exact, Bricul Mircea, cu catargele rupte şi velele sfâşiate, a găsit cu uşurinţă intrarea Bosforului şi a intrat la adăpost.

Marinarii bătrâni şi tineri cari l'au cunoscut de aproape, cari i-au ştiut sufletul său blând, drept şi cinstit, să verse lacrămi, cari pe undele mării să se ducă până la locul ce el şi-a ales ca mormânt !

Amiral Eustaţiu

In ziua de 28 April s'a oficiat la biserica Brezoianu, parastasul pentru comandorul Popovăţ.

Au asistat familia defunctului, amiralii : Irimescu, Gracosky, Coandă, Negrescu, Niculescu, Pantazi, Gavrilescu, Buholţer, Ing. Lupu, numeroşi ofiţeri superiori din marina militară, foştii directori S. M. R., directorul societăţii de navigaţie „România" comandorul Boerescu, comandanţii de vapoare şi funcţionarii superiori şi inferiori dela S. M. R., prietenii defunctului şi o mulţime de persoane care cunoşteau pe comandorul Popovăţ, atât de stimat şi iubit, pentru caracterul său blând, delicateţea, modestia şi cinstea sa.

După oficierea serviciului divin a vorbit d. amiral Coandă, primul director al S. M. R., care timp de zece ani a fost şeful lui Popovăţ.

DISCURSUL AMIRALULUI COANDA

Indurerată familie, întristaţi camarazi şi prieteni.

Ca cel mai vechi camarad şi prieten al defunctului comandor Pavel Popovăţ, îmi revine mie greaua sarcină de a vorbi de tovarăşul nedespărţit de până eri.

Comandorul P. Popovăţ a eşit sublocotenent din şcoala militară în 1883, când şi-a ales arma marinei.

Cu puţine excepţiuni, am fost totdeauna alături de el ; o camaraderie şi o prietenie mai strânsă, care ne-a legat timp de 30 de ani în serviciu, începe mai ales din primăvara anului 1895, când m'a secundat în campania bricului „Mircea" la Kiel şi când am putut constata mai bine însuşirile sale marinăreşti şi sufleteşti, în lupta ce adesea am avut cu elementele naturei, apoi :

In desăvârşirea organizaţiei serviciului Maritim Român, timp de 10 ani cât l'am avut ca ajutor, subdirector al acestui serviciu.

Retrăgându-mă în 1908 din capul Direcţiei S. M. R., comandorul Popovăţ m'a succedat şi a condus acest serviciu timp de 15 ani neîntrerupţi.

In 1924, obosit şi mai cu seamă amărât de dificultăţile ce i se făceau în conducerea serviciului, a eşit la pensie, sărac dar cinstit.

Fără altă avere şi numai cu o mică pensie, având a întreţine o familie grea, deşi la o vârstă destul de înaintată, nu se dă bătut ; după o scurgere de 4 ani numai, după ce încercase să lucreze şi în alte direcţii, dar fără folos, şi-a reluat activitatea marinărească, dar de rândul acesta pe cont propriu.

Bazându-se pe experienţa de 25 ani ce avea în conducerea Serviciului Maritim Român, afretează vapoarele „Bucureşti" şi „Iaşi" ce erau destinate vânzării, ca improprii serviciului, şi se încumetă a face o exploatare pe care o credea rentabilă, îmbarcându-se şi luând el însuşi comanda vaporului „Iaşi", cu care porneşte în diferite porturi.

Timpul în care, strâns de nevoi, a conceput acest îndrăzneţ plan, nu i-a fost prielnic, căci abondenţa de tonaj disponibil a provocat, tocmai la acea epocă, o simţitoare scădere de navluri, care nu acopereau decât într'o foarte mică parte cheltuelile de exploatare, asigurare s. c. l.

Aşa că după un an şi câteva luni, Popovăţ se găseşte în faţa unui deficit de câteva sute de mii de lei, care for-

ţat l'a adus în situaţia tristă de a se vedea descoperit, fără nici o nădejde de acoperire.

El, omul cinstit şi mândru, matematician desăvârşit, a calculat cu calmul omului rece, imposibilitatea de a eşi din acest impas fără o micşorare a sa, a unei vieţi curate şi demne şi a ajuns la hotărârea eroică de a-şi curma firul vieţei.

Ca iubitor al mării, căreia s'a devotat 50 de ani aproape, s'a gândit şi la mijlocul de cum ar termina şi tot cu calmul omului rece, în ziua de 21 Aprilie a. c. ia hotărât drumul mării, îmbarcându-se la Constanţa, fără ca familia sa să ştie, pe vaporul „România" care pleca în cursă regulată spre Stambul.

Pentru a fi la adăpostul privirilor indiscrete şi pentru a nu fi stânjenit în planul ce-l concepuse, a solicitat favoarea de a i se da o cabină singur, izolată pe puntea de sus a vasului, la clasa a doua, de unde să poată eşi la ora când supravegherea oamenilor de pe bord era mai slabă. După ce scrisese două scrisori, una familiei şi alta comandantului vasului, prin care îl ruga de a înainta scrisoarea familiei la Bucureşti şi după ce mai face *inscris* câteva reflecţii privitoare la ultima sa invenţie de a înlocui elicea cu maşini cu reacţiune directă cât şi cu motoare, intitulate *„Recordul meu"*, ese din cabină, se aruncă peste bord în liniştea nopţii fără a fi observat de nimeni şi se îngroapă în profunzimea mării, care i-a fost atât de dragă şi de care nu s'a despărţit de aproape 50 de ani.

Abia la intrarea în Bosfor s'a aflat de dispariţia lui, care a fost constatată de comandantul vasului.

Aşa se isprăveşte odiseea tragică a omului cuminte, blând şi bun cu toţi care îl apropiau. Şi discret, fără a pricinui nimănui nici o supărare şi nici o cheltuială, s'a dus dintre noi acel ce a fost comandorul P. Popovăţ.

Să zicem din adâncul inimii : „Dumnezeu să-l ierte", promiţându-i că nu-l vom uita şi îi vom păstra o veşnică amintire.

ALTE CUVANTARI

A luat apoi cuvântul d. comandor *Sion Alfons,* actualul director al S. M. R., care aduce dispărutului ultimele omagii, în numele personalului serviciului.

D. ing. *Ghica,* subdirectorul S. M. R., arată ce a făcut defunctul pentru navigaţia comercială română.

D. comandor *Botez Eugen* (Jean Bart) în numele Ligii Navale Române, spune următoarele :

„A dispărut, înghiţit de valurile mării, un om de valoare.

Comandorul Pavel Popovăţ întrupa tipul marinarului de rasă.

O îmbinare fericită de calităţi înăscute şi o solidă pregătire ştiinţifică făcuse un adevărat maestru în arta nautică şi un savant în ştiinţa navigaţiei. In larg, suveran pe puntea de comandă, între cer şi apă, îndrăzneţ calculator şi hotărît. Cu ochiul sigur, cu sânge rece, în manevra pânzelor era neîntrecut. Cu admiraţie îl priveau bătrânii corăbieri prin toate porturile în care flutura flamura românească. Era un model pe care tinerii ucenici din aspra şcoală a mării se încercau să-l imiteze.

Tânăra navigaţie comercială maritimă îi datoreşte mult acestui om capabil, bun şi cuminte, care a lucrat cu devotament şi pricepere pentru crearea şi organizarea serviciului Maritim Român, această nouă ramură de activitate românească.

In diferite misiuni în străinătate, în conferinţele pentru regimul Dunării, se remarca întotdeauna distinsa-i personalitate şi competinţa desăvârşită a omului de meserie, în toate cercurile de specialişti în cari se găsea.

Şi totuşi, omul acesta rar, aşa de bine înzestrat, iubit şi admirat de toţi, — avea două însuşiri cari, în acelaş timp, puteau fi calităţi sufleteşti şi defecte sociale în mediul românesc în care trăia : o modestie exagerată şi o extremă delicateţe sufletească.

Marinarul abil şi îndrăzneţ care ştia să înfrunte elementele naturii, era dezarmat şi sfios în lupta vieţii.

Insuşirile lui i-au fost fatale în viaţă, grăbindu-i un tragic sfârşit.

Om de caracter, demn şi de o rară probitate, atunci când a văzut că nu se poate înţelege cu şefii săi, s'a retras, nesilit, din capul direcţiei Serviciului Maritim Român.

Pensionar, familist fără avere, a dus lupta cu mizeria. Cu patima ştiinţei, matematic pasionat, chinuit de spiritul de invenţie, a lucrat necunoscut şi izolat la perfecţionarea unor noui motoare cu explozie, pentru navigaţie şi aviaţie. Dar n'a reuşit să ajungă la mijloace de realizare definitivă. Trăia în umbră, retras, urmărit numai de iubirea celor cari i-au cunoscut puterea minţii şi bunătatea inimii.

Şi-a curmat firul vieţei. Din ce cauză ? Nu ştim precis. O rece informaţie de ziar arată că comandorul Popovăţ, fostul director al serviciului Maritim Român, neputând face faţă plăţilor pentru închirierea unor vapoare, a *preferat* să se sinucidă, aruncându-se în valurile mării.

...*A preferat !*... Ce tragică ironie cuprinde acest cuvânt din laconica ştire de ziar !

In ţara tuturor compromiselor, aranjamentelor şi relativităţilor, un caz rar, original, de *absolut* imperativ. Un om care iese din rânduri, refuză să se alinieze în front cu ceilalţi, *preferă* să părăsească lumea. Nu ştim toate amănuntele faptelor, dar cunoaştem *omul.*

Ce dramă sufletească s'o fi desfăşurat în ultima epocă a vieţii acestui om nepătat, înţelept şi ponderat ? Nu era un romantic desechilibrat, gata să facă un gest necugetat de extremă disperare. Era un om cuminte, cumpănit cu un adânc simţ de control în viaţă.

Tragica moarte chemată de el n'a putut fi pentru mintea şi inima lui decât un sfârşit logic, fatal, în faţa unei probleme de viaţă la care el nu găsea altă soluţie. A ajuns fără să şovăie la concluzia că trebue să dispară.

Cum ? Prin ce mijloc ? Chiar felul ales de a-şi curma viaţa arată până la urmă calitatea acestui exemplar uman de o rară distincţie sufletească.

Moartea îl atrăgea acolo unde-şi trăise viaţa. De pe vaporul, pe care în tinereţe îl condusese cu artă, s'a aruncat hotărît în valurile mării pe care el o iubise cu pasiune... Şi marea l-a primit în sânul ei !

O viaţă de luptă încheiată cu un ultim gest eroic. Suferinţa morală a datoriei neîmplinite, din cauza timpurilor grele prin care trecem, îl condamnă fără apel, şi-i hotărăşte sfârşitul.

Viaţa şi moartea acestui distins marinar român, pionier al navigaţiei noastre maritime, rămâne o rară pildă generaţiilor cari vin. Un subiect de tragedie antică în lumea românească de azi !

Toţi cari l-au cunoscut şi apreciat, mai cu seamă elevii lui cari l-au iubit şi admirat, nu vor uita acest suflet de elită. Ei îl plâng fără să poată rosti obişnuita rugare de vecie : „fie-i ţărâna uşoară".

...Căci el a *preferat* adâncul apelor în locul groapei de pământ... şi s'a pierdut în eterna noapte opacă a fundului mării, cea plină de mistere.

Pe marginea cărţilor

DIN SCRIERILE COMANDORULUI PAVEL POPOVĂŢ

Comandorul Pavel Popovăţ a fost un marinar desăvârşit, un suflet mare şi o inteligenţă care a creiat opere ce fac cinste ţării noastre. Incă de pe băncile Şcoalei Militare din Iaşi, Pavel Popovăţ arăta o deosebită aptitudine pentru matematici şi a învăţat singur calculul infinitesimal. In 1883 a eşit sublocotenent în Marina Militară, pe atunci o Flotilă fără însemnătate. Generalul N. D. Maican de-abia întemeiase Şcoala Copiilor de Marină, iar nava-şcoală „Mircea" sosise în toamna anului precedent. Imbarcat pe bricul „Mircea", se distinge chiar din prima campanie ca un temperament de marinar şi un excelent calculator, deşi nu făcuse nici o şcoală de marină.

In campaniile următoare ale bricului „Mircea" e însărcinat cu navigaţia şi în special cu chronometrele, fiind tot atât de îndemânatec la vele ca şi la calculele nautice. Ca locotenent e numit profesor de Navigaţie la Şcoala copiilor de Marină, unde se distinge prin cunoştinţele sale, prin bunătatea şi modestia lui.

Avansat căpitan la 1 Ianuarie 1889, e trecut în Direcţia Marinei din Ministerul de Război, apoi numit comandant al canonierei „Fulgerul" şi al companiei de Marină de la Chilia. In 1897 e numit sub-director la Serviciul Maritim Român care abia se înfiinţase prin Legea din 1896, sub direcţia Comandorului J. Coandă. In această calitate contribue la organizarea acestui serviciu şi se străduieşte să romanizeze echipajele vapoarelor, dar mai presus de toate depune o muncă încordată pentru stabilirea itinerariilor şi menţinerea regularităţei curselor vapoarelor de călători. Prin sus-citata lege se acordase un credit de 10 milioane lei din care s'a cumpărat vaporul *Principesa Maria*, s'au construit vaporul *Regele Carol I* şi cinci cargobote : *Bucureşti, Dobrogea, Turnu-Severin, Constanţa* şi *Iaşi*. Se leagă astfel România cu Orientul prin linia Constanţa-Constantinopol, deservită de vapoarele „Principesa Maria" şi „Regele Carol I" şi cu Occidentul prin linia Brăila-Rotterdam deservită de cele cinci cargobote.

In 1904 S. M. R. obţine creditul necesar pentru construirea vaporului *„România"* care soseşte în 1905 şi se deschide linia Alexandria. Din fondul de asigurare se construesc vapoarele : *„Impăratul Traian"* şi *„Dacia"* pentru deservirea regulată a liniei Alexandria. Vaporul *„Dacia"* a fost recepţionat la St. Nazaire de Comandorul Popovăţ în vara anului 1907 şi a venit la Constanţa sub comanda lui.

In 1907 întocmeşte o „Dare de Seamă asupra exploatărei S. M. R. pe timp de 12 ani", în care expune istoricul înfiinţărei şi desvoltărei acestui serviciu dela 1887 şi până la 1908, precum şi rezultatele financiare pe 12 ani de exploatare. In această Dare de Seamă se găsesc adunate toate legile prin care s'a întemeiat S. M. R. precum şi rapoartele şi expunerile de motive cari au însoţit aceste legi. Din această importantă lucrare se vede că deficitul brut de exploatare dela 1897 până la 1907 a fost de 5.568.174 lei, iar deficitul real 2.103.162 lei. Această diferenţă provine din faptul că, în conformitate cu Legea Fondului de Asigurare, bugetele de cheltueli s'au încărcat în fiecare an cu 5% din costul vapoarelor şi sumele s'au vărsat la Cassa de Depuneri. Aceste sume au servit la formarea unui fond din care s'au construit vapoarele *„Impăratul Traian"*, *„Dacia"*, şi s'au cumpărat cargobotele *„Carpaţi"* şi *„Bucegi"*.

Până la 1897 vapoarele S. M. R. erau asigurate la societăţi particulare ; dela această epocă, în loc de a se plăti societăţilor particulare prime de 6 şi chiar 7% din valoarea vapoarelor, Direcţiunea S. M. R. ia iniţiativa înţeleaptă de a-şi creia un fond propriu de asigurare. Prin Legea din 1898, modificată în 1902 şi 1906, S. M. R. poate împrumuta dela Cassa de Depuneri până la 4.500.000 lei pentru construcţii sau cumpărări de vapoare. Legea fondului de asigurare a fost piatra de temelie a S. M. R. La punerea acestei pietre fundamentale de către Comandorul J. Coandă, Directorul S. M. R., a luat parte şi Comandorul Popovăţ, pe atunci sub-director S. M. R.

In 1908 e numit Director al S. M. R. şi în această calitate pune tot sufletul şi toată energia lui pentru a menţine acest serviciu la înălţimea şi renumele pe care îl căpătase sub Direcţia Comandorului J. Coandă. Stăruieşte şi obţine cumpărarea a două cargobote *„Carpaţi"* şi *„Bucegi"*, a vaporului *„Durostor"* şi a remorcherului *„Ovidiu"*, din fondul de asigurare.

Dar nu numai serviciul şi navigaţia maritimă îi absorbea întreaga activitate. Matematician distins, a fos atras şi spre studiul problemelor de navigaţie aeriană. La 1912 dă la lumină o lucrare intitulată „Etudes théoriques des appareil à réaction" publicată la Socec într'un volum în 8⁰ de 111 pagini. Isbucnind războiul, după intrarea noastră în acţiune, e numit membru în Comisia militară română din Paris şi la încheierea armistiţiului, trece în Comisia de experţi, care a asistat pe reprezentanţii noştri plenipotenţiari la tratativele de pace. Pe lângă ocupaţiile sale în aceste calităţi, lucrează în timpul cât stă la Paris două broşuri : „Notions générales sur les appareils à réaction" de 36 pagini şi „Critique des propulseurs" de 131 pagini, tipărite în editura Gauthiers Villars. Recensia acestor lucrări va face obiectul unui deosebit studiu.

In 1924 se retrage dela Direcţiunea S. M. R. şi începe opera sa de căpetenie la care a lucrat 3 ani şi care interesează în deosebi pe marinari :

*

„Recherches statistiques sur la résistance à la marche des navires".

Această lucrare a fost prezentată Academiei Române în şedinţa dela 2 Noembrie 1928 şi publicată în Memoriile Secţiunei Ştiinţifice, seria 3, tomul 5.

Obiectul acestei lucrări este stabilirea unei formule simple care să permită determinarea puterei necesară la diferite viteze, cunoscând

numai deplasamentul. Pentru stabilirea acestei formule, autorul s'a servit de anuarele Brassey pe 1902, 1911, 1924, spre a culege deplasamentul, puterea în cai indicaţi, viteza şi dimensiunile principale, lungime, lărgime, pescaj, la peste 1650 de vapoare.

Ideia conducătoare a fost de a examina aceste elemente la un număr cât mai mare de vapoare ale principalelor puteri maritime, în scop de a degaja o lege mijlocie care să determine relaţiunea dintre caracteristicile vaselor şi rezistenţa lor la marş. Această rezistenţă este de trei naturi: rezistenţa ce întâmpină carena curată, la un deplasament dat, din partea apei; aceia produsă de curentul de aer asupra superstructurelor în timpul mersului şi rezistenţa de frecare, care depinde de rugozitatea şi depunerile pe carenă.

In general puterea necesară a da unui vas construit o viteză anumită, se determină măsurând la maşină puterea în cai indicaţi şi în acelaş timp viteza corespunzătoare a vasului, pe o bază cunoscută, parcursă de mai multe ori şi făcând media. Cunoscând randamentul maşinei şi al elicei, se găseşte puterea efectivă care corespunde la viteza dată. O formulă simplă permite apoi a găsi rezistenţa pe care apa o opune propulsorului.

Dar e foarte important ca înainte de construcţie să se cunoască puterea necesară a da unui vas de formă şi dimensiuni date, o viteză anumită. In acest scop se întrebuinţează formule bazate pe similitudinea vaselor şi verificate prin experienţe, pe modele, la bazene de încercare sistem Froude. Aceste experienţe dau la dynamometru rezistenţa modelului de vas şi prin urmare puterea necesară la diferite viteze.

Comandorul Popovăţ s'a gândit însă că ar fi util de a culege cel mai mare număr posibil de date relative la elementele diferitelor tipuri de vase, pentru a găsi relaţiunea ce există între aceste elemente şi rezistenţa ce întâmpină navele în mers. Ar fi fost necesar a ţine seamă de cele trei dimensiuni ale navelor, înscrise în anuarele sus-citate, pentru a deduce influenţa lor asupra rezistenţei, dar a renunţat după ce a constatat că variaţiile rezistenţei cu raportul între lungime şi lărgime, sunt mai puţin sensibile decât diferenţele provenind din erorile făcute la determinarea şi înscrierea în anuare a puterei şi vitezei. S'a limitat deci la căutarea relaţiunei între putere, viteză şi deplasament, ceiace l'a condus la o lege definită şi la o formulă simplă.

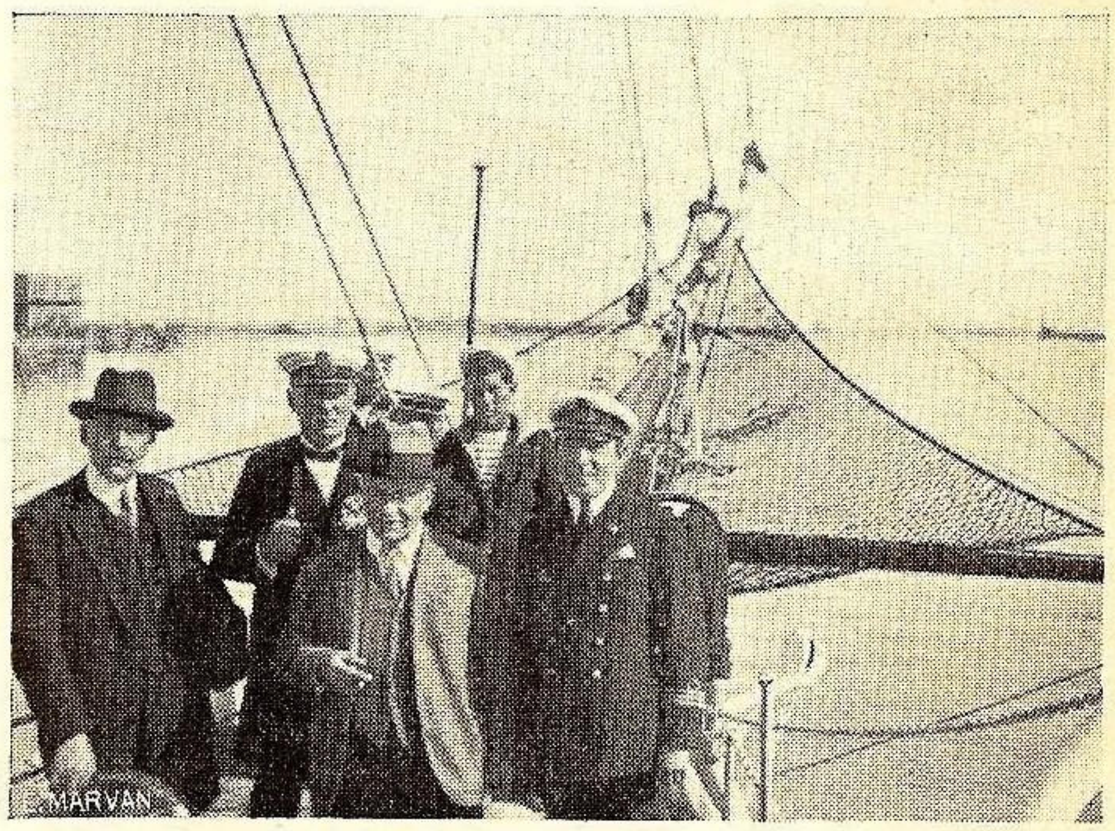
Numărul navelor ale căror elemente au fost utilizate, este de 1650 plus 17 submarine socotite în imersiune. Mai întâi a recurs la o relaţiune simplă între puterea indicată în cai şi cubul vitezei exprimată în noduri, raportul între aceste două cantităţi fiind un coeficient necunoscut pe care l'a numit *a*. Studiind acest coeficient la un mare număr de vase, l'a găsit că e proporţional cu deplasamentul. Aceasta e prima indicaţie. In urmă, cu acest coeficient şi cu deplasamentul, a dresat curbe-limite între care s'au înscris toate vasele, cu acest coeficient ca ordonate şi cu deplasamentul ca abscise.

Pentru a obţine o distribuţie mai raţională a punctelor, determinate prin coeficientul *a* şi deplasamentul *D*, aflate între curbele-limite, a întrebuinţat coordonate rectangulare mixte şi anume: ordonatele măsurate în unităţi de lungime obicinuite iar abcisele exprimate în logaritmii deplasamentului. In planşă ordonatele reprezintă coeficientul *a*, iar abcisele sunt date prin logaritmii vulgari ai deplasamentului. Distribuţia punctelor e mult mai omogenă şi permite a se vedea că există o lege care leagă deplasamentul cu coeficientul *a*.

Pentru a obţine o omogenitate şi mai mare, a făcut o a treia distribuţie, figurată într'o planşă în care abcisele reprezintă tot *log. D*, dar ordonatele *log. a*. Prin acest mijloc a găsit că mediana spaţiului în care s'au inscris toate cele 1650 nave, reprezintă aproape o linie dreaptă, a cărei ecuaţie a stabilit'o. In urmă a trecut la relaţiunea directă între deplasament şi coeficientul *a*. Această relaţiune a generalizat'o şi apoi prin coeficientul *a* a legat deplasamentul cu puterea în cai, la orice viteză exprimată în noduri, la un deplasament anumit. Această relaţiune a verificat'o cu tabloul, date de Baker în anuarul Brassey pe 1924, în care figurează 45 cargobote de diferite deplasamente, cu viteza şi puterea în cai corespunzătoare şi a găsit acord perfect.

Discuţia valabilităţei, sau mai exact a omogenităţei formulei găsite, face obiectul unei interesante expuneri a unei teoreme şi a unei leme, care justifică utilizarea relaţiunilor logaritmice stabilite. Urmează apoi investigaţii pentru a stabili o formulă care să lege rezistenţa la mers cu pătratul vitezei, apoi formula generală a rezistenţei corpurilor în mers, în orice mediu, cu aplicaţie la baloane dirijabile, în fine rezumatul şi concluziunile. In acest rezumat ne dă o formulă practică a legei rezistenţei. Cu ajutorul acestei formule putem afla puterea în cai indicaţi la o viteză oarecare, cunoscând deplasamentul şi un coeficient *p* care variază între 0.45 şi 1.85. Acest coeficient e aproape egal cu unitatea la navele de tip obicinuit, dar pentru nave cu o carenă deosebit de fină, e mai mic ca unitatea. Acest coeficient e variabil cu viteza în limite destul de largi, dar cum în practică nu se consideră decât viteza în serviciu, poate măsura valoarea economică a vasului, permiţând de a se cunoaşte din timp în timp, variaţia rezistenţei corpului din cauza depunerilor pe carenă.

Pentru a determina în mod exact puterea motrice la diferite vi-



La mijloc Comandor Popovăţ, fost secund pe „Mircea" în furtuna de la 1888.

teze a unui vas în proect, autorul stabileşte o metodă, bazată pe rezultatele date de vase echivalente, sau mai bine zis asemănătoare, care face posibilă calcularea puterei în cai, fără a mai aplica metoda Froude.

In fine autorul mai arată că legea care stabileşte puterea în cai prin pătratul vitezei nu este exactă decât între oarecari limite şi îşi exprimă credinţa că teoria pe care a stabilit'o e valabilă şi pentru navigaţia aeriană.

Intr'un memoriu intitulat: „Sugestii asupra valoarei economice a navelor" ne dă formula care leagă puterea în cai la o viteză dată, cu deplasamentul în tone, socotind coeficientul *p* ca unitate. Acest coeficient variază cu rendementul maşinei şi elicei, cu viteza navei şi cu densitatea apei, dar în practică poate fi considerat ca unitate pentru maşini obicinuite şi viteza în serviciu. Pentru nave obicinuite, nu prea fine, acest coeficient este de 0.9, dar carena nefiind de obicei curată se poate admite valoarea lui ca unitate. In această supoziţie a întocmit tablouri de puterea indicată la diferite deplasamente între 100 şi 50.000 tone şi la viteze cuprinse între 5 şi 30 noduri. Pentru utilizarea acestor tablouri dă câteva exemple din cari se vede cât e de uşor a se cunoaşte puterea corespunzătoare la un deplasament şi o viteză dată. Pentru deplasamentele interme-

diare celor cuprinse în tablouri, puterea în cai se găseşte prin interpolare.

Această recenzie a lucrărei Comandorului Popovăţ este poate prea desvoltată, dar ultima sa operă merită o deosebită atenţiune din partea marinarilor. E pentru prima oară că se stabileşte o relaţiune între deplasamentul unei nave şi puterea necesară la o anumită viteză. Intrebuinţarea coordonatelor logaritmice i-a dat posibilitate să ajungă la rezultate neaşteptate.

Deplângem moartea, în împrejurări aşa de tragice, a comandorului Popovăţ. Marina noastră a perdut un marinar desăvârşit, un suflet mare, o inteligenţă de elită şi un cercetător neobosit. Operile sale însă trăesc şi fac mândria marinei şi ţărei noastre.

C-dor CEZAR BOERESCU

La Commission Europene du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931[1])

PREMIERE PARTIE.

Histoire de la Commission Européenne du Danube.

Le Danube avant le Traité de Paris de 1856.

La Commssion européenne du Danube du Traité de Paris de 1856 au Traité de Berlin de 1878.

C. E. D. du Traité de Berlin de 1878 au Traité de Versailles de 1919.

C. E. D. du Traité de paix de Versailles de 1919 au 31 décembre 1930.

DEUXIÈME PARTIE.

Organisation administrative de la Commission européenne du Danube.

TROISIÈME PARTIE.

Les finances de la Commission européenne du Danube.

QUATRIÈME PARTIE.

Travaux exécutés dans le bas Danube par la Commission européenne du Danube (1856—1930).

CINQUIEME PARTIE.

Dispositions prises par la Commission européenne du Danube dans l'intérêt de la navigation.

SIXIÈME PARTIE.

Activité de la Commission européenne du Danube au point de vue social.

SEPTIEME PARTIE.

Rapports du service sanitaire des embouchures du Danube avec la Commission européenne du Danube.

HUITHIEME PARTIE.

Résultats de l:oeuvre accomplie par la Commission européenne du Danube aux bouches du Danube.

[1]) Marea carte jubilară a C. E. D. este o lucrare monumentală ca formă şi fond. O bogată materie documentară, istorică, technică şi diplomatică, redată într'o formă sobră şi impecabilă, este cuprinsă într'un impunător şi elegant uvraj — adevărată operă de artă grafică — lucrat la *Imprimerie Nationale* de la Paris.

Reproducem deocamdată împărţirea materiei din acest volum.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

Construcţia vaselor cu motor în scădere. Contrar tuturor aşteptărilor, după Lloyds Register se constată că numărul noilor construcţii de vase-motor a scăzut faţă de acela al vaselor cu aburi.

Flota britanică va vizita porturile regatului.

Chiar şi în Anglia s'a simţit nevoia propagandei pentru flotă. Municipalităţile maritime se întrec să invite unităţile de război ca să ancoreze câteva zile în porturile lor.

Anul acesta unităţile care alcătuesc *Home Fleet* (Flota metropolei), numită altă dată *Atlantic Fleet,* va vizita în Iunie şi Iulie 45 de porturi diferite, în care vor sta cel puţin patru zile.

Programele au fost întocmite. Pe lângă diferite serbări date în oraş în cinstea echipajelor, marele public va fi îngăduit să viziteze vasele şi să se bucure de primirea fără seamăn cu care marinarii ştiu să-şi onoreze oaspeţii.

E de aşteptat ca mulţi, dintre vizitatori, care socoteau că aburul şi electricitatea transformând vasele moderne în uriaşe uzini plutitoare, au alungat poezia şi romantismul, să-şi schimbe părerea. Cu siguranţă că vor găsi prea scurt sorocul de patru zile pentru a putea gusta din plin farmecul vieţii de bord. Şi astfel vor deveni cei mai aprigi propagandişti şi cei mai statornici vizitatori atunci când flota va mai reveni.

Alţii, cari nu au mai avut prilejul dela război încoace să mai calce pe puntea unui vas de luptă vor avea prilejul să constate progresele făcute între timp. Intre altele numeroasele haut-parleuri în diferitele compartimente care repetă comenzile şi înlocuesc vechile siflee.

Vasele vor fi cele mai moderne, crucişetoare şi port-avioane.

La sfârşitul lui Iulie, după terminarea vizitelor se va sărbători pentru a şasea oară „Navy Week"-ul (săptămâna flotei) în cele trei baze navale principale : Plymonth, Chatham şi Portsmouth.

Cu acest prilej publicul nu numai că va putea vizita vasele, dar va mai asista la lansări de torpile, scoborârea unui scanfandier, lupta cu vase-cursă contra submarinelor şi altele. La toate aceste manifestări publicul va plăti o mică intrare destinată operilor de binefacere ale marinei.

Intre porturi vor fi deasemenea o întrecere de atracţiuni. La Chatham de exemplu vizitatorii vor avea ocazia nu numai să vadă, dar chiar să facă înconjurul portului cu un vas vechi „Keut" cu 74 tunuri, lansat în 1762. Modelul reconstruit are o lungime de 13 m. şi are un echipaj de 12 oameni.

Portsmouth va pune la dispoziţie faimosul vas *„Victory"*, vasul amiral al lui Nelson în lupta dela Trafalgar. După lungi cercetări fundul vasului a fost reparat ca să fie exact cum era în acea luptă. Experţii au găsit însă că ar fi riscat lăsarea vasului în apă şi pentru aceasta a fost scos la uscat în cel mai vechi doc.

GEAMANDURA CU SIRENĂ

Ideea protecţionismului maritim îşi face drum în cercurile maritime engleze, ca un remediu a crizei ce bântue în marina comercială.

Guvernul totuş, nu pare dispus să o ia aşa curând pe această cale.

In chestia rezervării cabotajului exclusiv pavilionului naţional, măsură arzător cerută de armatori, d-l Runciman, ministrul comerţului, a răspuns în Camera Comunelor că participarea pavilioanelor străine la traficul costier britanic (cam 1,1%) este prea mică pentru a justifica înfiinţarea unui monopol în favorul pavilionului naţional.

cerut d-lui Runciman să se excludă din traficul costier navele aparţinând ţărilor ce rezervă cabotajul armatorilor lor.

Ship British, este cuvântul de ordine ce armatorii englezi îl răspândesc printre exportatori, ca aceştia să rezerve transportul mărfurilor exclusiv pavilionului britanic. Se caută pe toate căile măsuri ce ar putea favoriza armamentul naţional.

Una din ultimele propuneri, apărută în presă, este de a face ca mărfurile transportate pe nave engleze să plătească taxele de vamă, calculate pe valoarea f. o. b., şi nu pe cea c. i. f. a produselor.

C. B.

Echipaj... ofiţeresc.

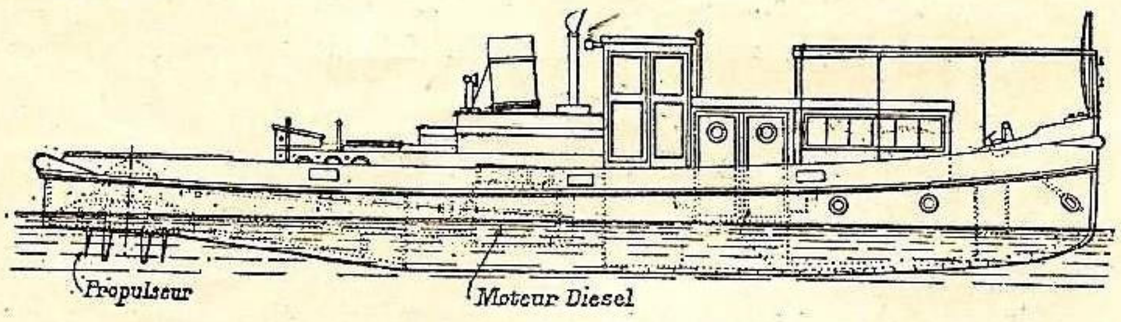
Vaporul englez Lassel al companiei „Lamport & Holt" a plecat de la Liverpool la Rio dela Plata cu echipaj alcătuit numai din căpitani şi ofiţeri brevetaţi. La maşină fochiştii sunt ingineri, iar la covertă marinarii sunt ofiţeri

BAVARIA

Remorchere împingătoare.

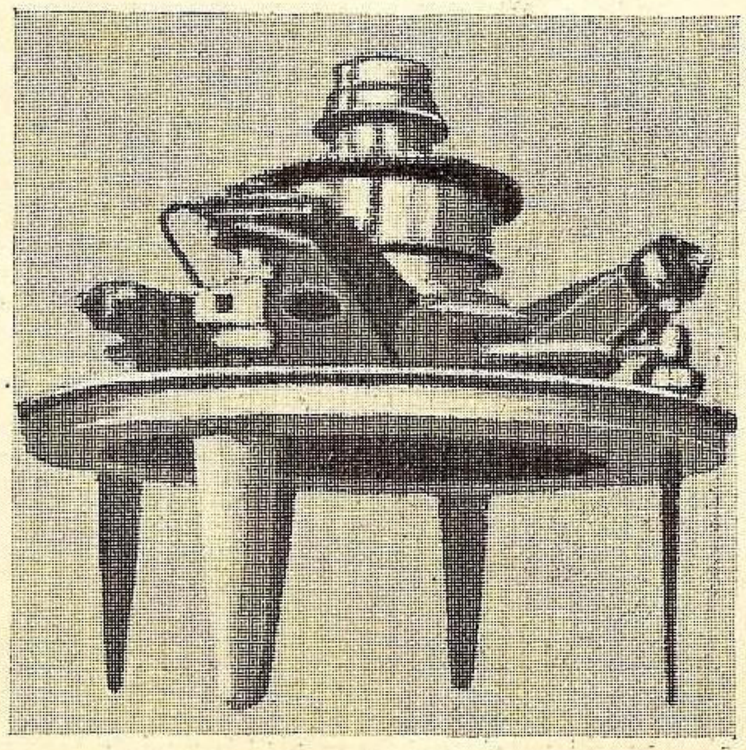
Pe Dunăre remorcherele *trăgeau* şlepurile, legate fie după ele cu *remorci,* fie alături în borduri, la ureche. Convoiul uneori e însă prea lung ori prea lat, fiecare şlep are nevoe de un cârmaci la post. Pentru înlăturarea acestor neajunsuri în America şlepurile sunt *împinse* de remorchere, care apare în convoiul compact, ca un compartiment al maşinelor şi al cârmei.

In Europa s'a căutat a se pune motoare pe fiecare şlep. Soluţia americană s'a introdus anul acesta pe Dunăre de Loidul Bavarez, care a construit un remorcher special *Uhu,* care poate împinge orice fel de şlep.



Uhu nu are ca propulsor nici zbaturi, nici elicce, ci sistemul *Voith-Schneider,* care, fără a schimba sensul învârtirei, serveşte de propulsor, de cârmă şi de manevră. Sistemul e alcătuit dintr'un taler orizontal prin care trece mai multe aripi asemănătoare cu ale elicelor.

Când talerul se învârteşte, aripile bat apa, făcând să meargă vasul înainte, înapoi, mai iute, mai încet, la dreapta ori stânga, după o comandă centrală care sucește aripioarele în sensul dorit. Se poate trece dela maşina „toată înainte" la „toată înapoi" fără a schimba sensul de învârtire al motorului.



Aparatul propulsor de pe Uhu

Uhu are 25 m. lungime, 9 m. lărgime şi 1.30 m. pescaj, motor Diesel de 700 cai.

(Sc. et. Voyages). M. D.

U. S. A.

Vapoare transbordoare. Experienţele făcute timp de trei ani cu aşa zisele *Sea-train,* vapoare care încarcă vagoane pline cu mărfuri între New-Orleans şi Havana au dat rezultate atât de bune în cât s'a hotărât construirea a două unităţi nouă.

AMERIÇA DE NORD

Pericolul gheţarilor.

Se comunică din New-York că Atlanticul de Nord este invadat de o mare cantitate de gheţuri enorme cari înaintează continuu spre apele frecuentate de vase, ceeace constitue un pericol serios pentru navigaţie. Din această cauză transatlanticele au trebuit să-şi schimbe drumul abătându-se mai spre Sud ceeace le-a produs o lungire a drumului cu 100 kilometri.

Apariţia unui vas fantonă. Port-Barrow-Alaska.

Acum câţiva ani vasul Maychimo care făcea transporturi de blănuri prin regiunea polară, fiind prins de gheţuri a fost abandonat de ofiţerii şi echipajul său, astfel că a rămas în voia întâmplărei să rătăcească pe mare.

De la abandonare a mai apărut la epoce diferite printre gheţurile polare dar a dispărut fără urmă. Anul acesta şi-a făcut pentru a treia oară apariţia printre gheţuri în marea de Behring. Se pare că vânturile şi marea nu l'au blocat şi că va continua, în ciuda marinarilor, voiajele sale misterioase. Un caz similar însă cu o oarecare variantă s'a întâmplat pe coastele occidentale ale Americii de Sud, unde s'a găsit o corabie dispărută de mai mulţi ani plutind la voia întâmplărei, cu tot echipajul mort la bord. Iată cum legenda vasului fantomă „Bateau Ivre" de Rimbaud, eşită din pură inspiraţie a autorului, tinde să devină o realitate.

S. S. R.

Tancuri noi sovietice. Şantierele spaniole sunt pe cale de a lua comanda construirei a 5 tancuri de petrol în schimbul unei mari cantităţi de produse petrolifere.

Efectele sovietice. După rapoartele trimise Ligei Naţiunilor, marina sovietică dispune de un efectiv de 29.000 oameni şi de un tonaj de 160.000 tone, dintre care 71.000, adică 50% unităţi mari.

Infiinţarea a două servicii de turism.

După informaţiile sovietice 6 vase cu motor vor fi ţinute disponibile spre a forma 2 grupe de turism. O grupă va constitui linia de turism Leningrad-Anglia, direct Londra şi a doua grupă, Leningrad Londra via Hamburg.

JAPONIA

Măsuri proectate pentru reînoirea flotei japoneze.

Preşedintele lui Nippon-Kaisha a întocmit un proect în scop de a see ocupa de distrugerea vaselor Japoneze învechite, subscriind şi concursul guvernului. S'a preconizat ideia formărei unei societăţi de distrugere cu concursul tuturor armatorilor Japonezi şi se cere o primă de 10 yeni de tona distrusă. Cum preţul de vânzare al tonajului cedat la distrugere este în mediu 10 yeni, armatorii vor căpăta 20 yeni de tona distrusă.

Pentru a se atinge scopul de reînoire şi spre a pune flota Japoneză în măsură de a putea suporta concurenţa flotelor străine din cele 4 mil .tone ale flotei japoneze, un mil. tone urmează să fie propus la distrugere. Nippon Kaisha, Shosen Kaisha, Mitzui şi alţi mari armatori vor forma un comitet care să se ocupe cu detaliile acestui proect.

TURCIA

Un nou crucişetor turc. Ziarele americane vestesc că Turcia au trimes o misiune navală în Anglia pentru a comanda un crucişetor care să înlocuiască pe Yavuz scos din uz. E prima comandă turcească dela război în Anglia.

Submarine turceşti. Cele două submarine *„Dumlupinar"* şi *„Sacarya"* construite de şantierele Ansaldo au ajuns la Istambul

Un membru al Camerii a revenit asupra acestei chestiuni şi a

şi au fost încorporate flotei. Primul este un puitor de mine de 1016/1250 tone iar celălalt de 740/925 tone. Ambele au o viteză de 15/9 noduri.

DARDANELE

Comisiunea Strâmtorilor a înaintat Societăţii Naţiunilor darea de seamă pe 1931. Din ea rezultă că recordul traficului l'a deţinut pavilionul italian cu 5.016.973 tone, după care vine cel englez cu 3.684.132, cel grecesc cu 3.351.380, cel norvegian cu 1.454.169, cel francez cu 1.109.469, apoi în ordine descrescândă, cel german, olandez, *român,* belgian, american, rusesc, suedez.

In comparaţia cu anii trecuţi traficul a mers crescând 9.218.371 tone în 1928, 12.767.012 în 1929, 17.864.753 în 1930 şi 19.198.346 în 1931.

BULGARIA

MORSKI SGOVOR *(Glasul Mării)* organul lunar al Ligii navale bulgare .

Am primit la redacţie ultimele patru numere ale acestei reviste, fondată acum 9 ani şi care apare la Varna, sub conducerea d-lui *Sava N., Ivanov.*

Redactorii sunt d-nii prof. *Ia. Arnaudov, dr. P. D. Scorcev* şi *ing. N. Penev.*

Tipărită cu îngrijire, pe hârtie velină, cu clişee alese şi bine executate, revista are o înfăţişare elegantă. Preţul abonamentului: 150 leva pe an, în Bulgaria şi 200 leva pentru străinătate. Costul unui număr e 20 leva (25 lei).

Conţinutul revistelor e următorul:

No. 1 Ianuarie. „Al nouălea an", de existenţă al revistei, care a fost şi e stimulentul creşterei puterei maritime a Bulgariei şi deci indirect scutul ei de apărare.

„O părere străină despre: „Glasul Mărei", se vorbeşte despre articolul publicat în revista noastră din Noembrie 1931.

„Politica noastră piscicolă": D-l Prof. Konsulov este de părere să se intensifice pescuitul în bazinul atât de bogat în peşte al mărei.

„Incă o părere despre pescărie": Afară de bălţile mari depe malul Dunărei, celelalte trebuesc uscate şi transformate în câmpuri de cultură.

„Furtună", povestea unei furtuni pe mare suportată de corabia „Evdochia".

„Comandantul submarinelor „U"-21, amintirile căpitanului Ersing, despre o luptă pe mare.

„Pe timp de furtună", traducere din ruseşte.

„Marea Neagră", „Institul bulgar pentru studiul vietăţilor din marea Neagră" din Varna pe cale de refacere.

„Rubrica Oficială" Din viaţa şi activitatea „Glasul Mărei" asupra poporului bulgar".

No. 2, FEBRUARIE, Un început, crearea navigaţiei bulgare pe Dunăre, de d. V. Ignatov; *Marea Neagră şi flota roşie,* ţările riverane ale mării Negre n'ar trebui să-şi asigure securitatea? *Reorganizarea flotei şi porturilor eline; particularităţile biochimice ale mării Negre. Informaţii navale. Portul pescăresc Tuzla-Balcic. Bibliografie.*

No. 3, MARTIE, Mamă de marinar, Marea Neagră, poezii; *O expunere,* critică unei expuneri a legii navigaţiei comerciale în Bulgaria; *Carnavalul e o veche sărbătoare a marinarilor. Armatori sau companii de navigaţie; 1567 expediţii pentru explorarea oceanului şi a mării; Primul peisaj dunărean în beletristica noastră; Marea Neagră,* comunicări ştiinţifice; *Sporturile pe apă. Informaţii navale; Informaţii navale din România:* Navigaţia pe Dunăre; cercetaşi marinari; restaurarea vasului şcoală „Mircea" *Bibliografie.*

No. 4, APRILIE. Al noulea val, poezie; *Pensiile marinarilor,* de V. Ignatov; *Reducerile dela ministerul comunicaţiilor şi porturilor; Varna şi coasta bulgară a mării Negre; Conferinţa de dezarmare dela Geneva şi interesele navale ale diferitelor state; Flota roşie,* de d. A. Sobolev; *Desvoltarea flotei comerciale ruse; Spre Egipt,* impresii din călătorie; *Cu submarinul „U-3",* amintirile unui comandant de submarin german; *Marea Neagră,* de ce în această mare sunt puţine specii de peşti? *Informaţii navale; Reducerea salariilor ofiţerilor din flota comercială engleză. Bibliografie.*

R. D.

FRANŢA

Instalarea unui cablu între Franţa şi Maroc.

Un nou cablu maritim urmează să fie instalat între Franţa şi Maroc. Acest cablu se va pune pe drumul cel mai scurt, adică între Marsilia şi Saidia, la frontiera Marocului cu Algeria. Cheltuelile de instalaţie au fost fixate la 10 milioane franci.

Intrarea în serviciu a noului vas transport de aviaţie „Comandant Teste". După ce şi-a terminat cu succes probele prin un voiaj făcut pe coastele Algeriei, Tunisului şi Corsicei, acest vas a venit să sporească numărul unităţilor Franceze de luptă.

Vasul a fost comandat încă din 1927 la şantierele „Forge et Chantiers de la Gironde", dar construcţia a temporizat, ceeace a folosit, deoarece a putut fi înzestrat cu cel mai modern material de amerisaj şi catapulte, atât pentru avioane cât şi pentru hidroavioane. Caracteristicele acestui vas sunt: 167 m. lung, 27 m. lat, deplasament conform regulilor de la Wasington, 10 mii tone, viteza 21 noduri.

Pentru apărarea contra avioanelor are 12 tunuri de 100 mm.; 8 tunuri 37 mm. şi 12 mitraliere. Aparatul motor compus din 2 grupe Schneider-Zoelli, dezvoltă o putere de 23.500 cai şi inprimă vasului o viteză de 21 noduri. Vasul dispune de un hangar înalt de 7 m., 2 cale, 5 grupe electrice şi 4 catapulte.In neam ei tot soiul de aparate pentru lucrat piese de schimb şi un serviciu de alimentat benzină.

Albert Thomas

Directorul Biroului Internaţional al Muncei dela Geneva s'a stins în puterea vrîstei.

Ca un fulger s'a răspândit trista veste în toate colţurile lumei. Era francez de origine dar el nu mai aparţinea unei singure naţii, era un bun al întregii omeniri, o forţă internaţională.

Prieten al Românilor şi apărător al Muncei. Luptător alături de Jaurez ajunge în timpul războiului Ministrul Muniţiilor.

Atunci vine la noi prin Rusia, ne ajută şi ne încurajează în cele mai grele zile prin care am trecut.

După războiu el cere la încheerea păcei să se facă acel Birou Internaţional de Muncă. *„Dacă vrei pacea pregăteşte Justiţia"* a spus el. A fost creatorul, ziditorul templului Muncei de la Geneva. Operă de solidaritate şi iubire de oameni. A făcut o mare operă constructivă. Prima dată în omenire când se stabileşte un teren de împăcare între Capital şi Muncă.

O eră nouă a început graţie minţei şi sufletului acestui om genial. Românii în general şi muncitorii de pe uscat şi de pe apă trebue să-l plângă căci el i-a iubit şi i-a sprijinit. Acum chiar pregătea o viitoare conferinţă pentru marinarii de fluviu.

In el era o minunată îmbinare de om de ştiinţă şi om de acţiune.

Biroul care l'a condus era numai creaţia lui. Şi cu drept să întreabă lumea unde se va găsi omul care să-l poată înlocui. Opera va rămâne căci la temelia ei stă marele suflet al lui Albert Thomas.

J. B.

Din Ţară

INCUNOŞTIINŢARE

Regia Autonomă a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă aduce la cunoştinţa generală că dela 15 Februarie a. c. a pus în funcţiune, pentru deservirea navigaţiei, un radiofar la Constanţa ale cărui caracteristice sunt :

Funcţionare automată.

Lungime de undă 1000—1050 metri.

Putere în antenă 0,750 kw.

Emite :

1). Pe timp frumos : Litera C. (—.—.) repetată de 5 ori în 20 secunde urmată de o pauză de 10 secunde, formează un ciclu care se repetă de 9 ori, deci în 4 jum. minute.

rmează o pauză de $15^1/_2$ minute şi ciclul reîncepe.

2) Pe timp rău, ciclul se repetă mereu, cele $15^1/_2$ minute de pauză fiind înlocuite de o pauză de 10 secunde.

Graţie acestui radiofar şi a radiofarului dela Capul Caliacra, instalat în anul 1929, vasele se vor putea bine orienta de-alungul coastei româneşti, în zonă şi la sud de Constanţa, şi în caz de ceaţă şi timp rău.

A V I S.

La régie autonome du P. C. A. à la conaissance générale qu'ele a mis en fonction, depuis 15 Février, un radiophare à Constantza pour deservir la navigation. Les caracteristiques sont :

Marche automate.

Longueur d'onde 1000..—1050 mètres.

Puissance d'antène 0.750 kw.

1) Par beau temps : la lettre C. (—.—.) repetée 5 fois en vingt secondes, suivie d'un relâche de 10 secondes ainsi repetée neuf fois, pour constituer un cycle de quatre et demi minutes.

Après une relâche de quinze minutes et demi le cycle recommence.

2) Par mauvais temps, le cycle est rèpeté, mais le relâche de quinze minutes est changée dans un relâche de dix minutes.

Avec ce radiophare et le radiophare du cap Kaliakra. installé en 1929, les bateaux pourront s'orienter dans les eaux maritimes roumains dans cette zone et à Sud de Constantza en cas de brumes et de mauvais temps.

Piaţa

Tarif maritim combinat româno-japonez

La Regia autonomă a porturilor s'au prezentat d-nii : Chazaburo Yukawa, administratorul general al asoc. comerciale a Orientului din Tokio şi Riozi Takaya, secretarul Camerei de comerţ şi industrie din Osaka.

Cei doi trimişi japonezi au avut o întrevedere cu d. Thoma Gâlcă, preşedintele consiliului de administraţie a R.A.P. şi s'a stabilit un aranjament referitor la organizarea unui trafic combinat maritim între Japonia şi România.

Traficul s'ar realiza prin conlucrarea Serviciului maritim român cu companiile de navigaţie japoneză, ale căror vapoare fac escală la Port Said, Alexandria şi Istambul. Graţie acestui trafic am putea exporta — cu vasele japoneze — cherestea şi cereale pentru numeroase porturi din Syria, Palestina şi alte părţi ale Asiei. Mărfurile ar urma să fie încărcate pe vapoarele S.M.R. şi descărcate — prin transbordare — pe vapoarele japoneze.

Acordul româno-argentinian pentru exportul porumbului

S'a încheiat la Paris un acord prin care cele două ţări mari producătoare de porumb, România şi Argentina se angajează să nu vândă porumbul sub un anumit preţ minimal.

Preţul acesta — după relaţiile ce se dau din sursă oficială — e cinci pesos fob Buenos Aires şi treizeci şi trei franci francezi chintalul fob Brăila, pentru porumb sănătos şi uscat tip comercial.

Preţurile au fost socotite pe baza transporturilor maritime, echivalent cu 17 jum.—18 silingi de tonă vapor La Plata-Liverpool şi 16 jum. sh. vapor Brăila-Liverpool, cu un schimb echivalent de 6.50 franci francezi pentru un pesos de hârtie argentinean şi 0,15 franci francezi pentru un leu.

Dacă baza de mai sus va încerca schimbări, cari să impuie modificarea preţului minimal, pentru oricare din cele două ţări, se vor începe tratative pentru stabilirea unui preţ nou.

Delegaţiile au hotărît ca toate comunicările să se facă prin mijlocirea reprezentanţilor celor două ţări, la Institutul internaţional de agricultură.

Arma de luptă împotriva scăderii preţurilor, ca fi prohibirea Când preţul mondial va scade sub nivelul minim stabilit atunci ambele ţări vor PROHIBI exportul până când preţul va reveni la normal.

Inţelegerea nu va putea fi denunţată, decât cu un preaviz de treizeci de zile.

Inţelegerea de mai sus, se află acum în studiul guvernelor statelor respective, urmând ca în cazul când ea va fi găsită convenabilă, să fie rectificată.

Situaţia târgului de grâu

Cu toate că prin ridicarea coeficientului în industria morăritului în Franţa, Italia şi Germania, care au uşurat importul de grâu străin mai ales în ţările transoceanice şi în ciuda evenimentului care a făcut din Rusia o ţară importatoare de grâu, şi deşi Argentina şi Australia ar fi exportat cea mai mare parte a excedentului lor, nu se văd însă semnele unei îmbunătăţiri a situaţiei târgului de grâu.

A început să se trateze pe mai toate pieţele internaţionale grâu nou pe termen de livrare dela Iulie încolo în cursuri joase. Sunt

operaţiuni semnificative de speculaţiunile a la baisse, care ar putea fi contrariate dacă pronosticurile unei veri secetoase în occidentul Europei s'ar adeveri mai târziu.

Singura speranţă se reazemă pe condiţiile atmosferice păgubitoare pentru viitoarele recolte, care noi până acuma, nu lasă de dorit. Din isvor sigur se confirmă în cazul cel mai defavorabil un rendement cantitativ până la 30 la sută inferior producţiei de grâu a anului trecut.

Ploi mai dese şi o temperatură mai urcată, cerute de plugăria noastră, ar favoriza mai ales semănăturile de primăvară în care ţara întreagă pune toată nădejdea.

Ar fi de dorit, ca prin punerea la punct a convenţiunei pe baza preferenţială cu Germania, înainte de campania viitoare să ne putem asigura în această ţară debuşeuri mai convenabile pentru oarzele, porumburile şi leguminoasele noastre cu a căror plasare se întâmpină greutăţi.

Şi cu Austria şi Cehoslovacia ar trebui convenit la o uşurare a schimbului de mărfuri, împedicat deocamdată, de regimul riguros al devizelor.

EXPORTUL ROMÂNESC E SLAB

In afară de afaceri răsleţe pentru Cehoslovacia cu destinaţia Bratislava în porumburi şi grâu plătite mai bine la schelele dunărene de sus, aproape nici o mişcare pentru exportul via mare.

Porumburile au scăzut sub 22 mii fob, iar orzele încă peste 32 mii lei gavonul de 10 mii kgr., fără animaţie la cumpărare după ce angajamentele pentru Mai par a fi acoperite sau reziliate mai convenabile în străinătate. Acolo cotează porumbul fr. fr. 38, cif porturile Italiei şi Franţei şi fl. 3.80 cif porturile continentale, iar oarzele abia fl. 5.65.

EXPORTUL DE PETROL AL ROMÂNIEI

Exportul de produse petrolifere al României în primele nouă luni ale anului 1931 a fost de 3.426.495 tone faţă de 2.864.847 tone în aceiaşi perioadă a anului precedent. Principalele ţări importatoare au fost Anglia, Italia, Egipt, Franţa, Spania, Austria, Germania şi Ungaria, cari au importat produse între cifrele 100.000 tone şi peste 700.000 tone.

Restul ţărilor importatoare au fost sub cifra minimă (100.000 tone).

Situaţia Vapoarelor S. M. R.

Vapoare poştale :

DACIA, pleacă la 19 Mai în cursă regulată Constanţa-Alexandria.

ROMÂNIA, soseşte la Constanţa Miercuri 18 Mai dela Alexandria.

REGELE CAROL, pleacă din Constanţa la 12 Mai pentru Alexandria.

Vapoare de marfă :

DUROSTOR, în doc la Galaţi.

PRINCIPESA MARIA, în rezervă la Constanţa.

BUCUREŞTI, a plecat din Dunăre la 2 Mai pentru Levant.

CONSTANŢA, plecat din Dunăre la 9 Mai pentru Pireu şi Volo.

IAŞI, Afretat de Centrala Cooperative de Import şi Export pentru Grecia.

CARPAŢI, Afretat de firma „Joint" din Brăila pentru Turcia, Roma,

DOBROGEA, va pleca din Dunăre la 30 Mai pentru Levant.

BUCEGI, afretat de firma Draculis din Brăila spre St. Nazaire şi Rouen.

OITUZ, pleacă din Dunăre la 20 Mai pentru Alexandria, P. Said,

Itinerariul de vară al S. M. R.

Serviciul maritim român a hoătârt ca itinerariul de vară al vaselor sale de pasageri să rămâie acelaş dela Constanţa la Alexandria, ca şi în prezent ; oprirea la Alexandria însă, s'a redus dela 3 zile la 1 zi aşa că ziua de plecare la întoarcerea din Alexandria va fi Mercurea, sosirea la Pireu va fi Vineri şi plecare în aceiaşi zi. Sosirea la Constanţa va fi Luni dimineaţa.

In ce priveşte tarifele, acestea s'au redus într'un mod convenabil, pentru a putea suporta concurenţa companiilor străine, în deosebi pe traseul Istambul-Pireu. Reducerea generală e de circa 10 la sută, în timpul verei făcându-se în plus o reducere de 20 la sută.

TRAFIC COMBINAT C. F. R. ŞI N. F. R. CU REDUCERE DE 50 LA SUTĂ

Regia autonomă a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă, a amenajat vapoarele de pasageri N. F. R., cari fac curse regulate, pe Dunăre, între T. Severin-Baziaş şi Brăila-Vâlcov astfel ca să poată primi, în afară de pasagerii riverani şi turişti din alte regiuni ale ţărei, sau chiar din străinătate.

Atragerea turiştilor pe Dunăre este o operă cât se poate de lăudabilă şi aceasta este şi în interesul căilor ferate, nu numai al navigaţiunei fluviale .

Linia T.-Severin-Baziaş, deservită de elegantul vas „Brâncoveanu" de curând renovat, având cabine de clasa I şi un restaurant de clasa I şi a II-a, va permite turiştilor vizitarea Cazanelor, a insulei Ada Kaleh şi a minunatei porţiuni dintre Drencova şi Baziaş.

Parcursul Brăila-Vâlcov oferă posibilitatea vizitărei porturilor Brăila şi Galaţi, a bălţilor dela Filipoiu, a Ismailului, Tulcei, Vâlcovului, precum şi a unei părţi din pitoreasca Deltă a Dunărei.

Pentru a atrage cât mai mulţi călători, cari să viziteze minunatele poziţii ale Dunărei româneşti, direcţiunea navigaţiei fluviale române a acordat o reducere de 50 la sută, din taxele sale tarifare, pentru călătoria turiştilor.

REDUCERE LA CALEA FERATĂ

La rândul său consiliul de administraţie al Regiei autonome c. f. r. a aprobat o reducere similară, în orice clasă, tuturor călătorilor cari vor pleca din staţiunile capitale de judeţe, spre a vizita cu vapoarele N. F. R., localităţile situate pe Dunăre, între T.-Severin-Baziaş şi Brăila-Vâlcov.

Punctele de îmbarcare vor fi T.-Severin, Brăila şi Glaaţi.

Această reducere pe c. f. r. a fost acordată cu condiţia ca la înapoere, biletele să fie vizate de agenţiile N. F. R. din porturile sus citate.

De asemeni se va mai cere ca pasagerii să posede biletele de călători N. F. R., cari au servit la călătoria pe Dunăre, atât la ducere, cât şi la întoarcere.

Biletele, atât cele N. F. R., cât şi cele C. F. R. nu vor da dreptul la întreruperi de călătorie.

P o ş t a

Cerem scuze amatorilor pentru că Revista a apărut fără obicinuitele *Jocuri* de marină şi geografie.

Cauza ? Graba de a scoate acest număr la data comemorărei C. E. D. şi lipsa specialistului nostru, căci nu toţi ne pricepem la aceste jocuri.

D. I. Merghişescu, Mec. C. E. D., Sulina.

Studiul trimis e foarte interesant, dar are un caracter didactico-technic, care momentan nu cadrează cu propaganda. Mai târziu sperăm să dăm şi un supliment technic.

D. Spring. — Versurile vor apărea în numărul viitor.

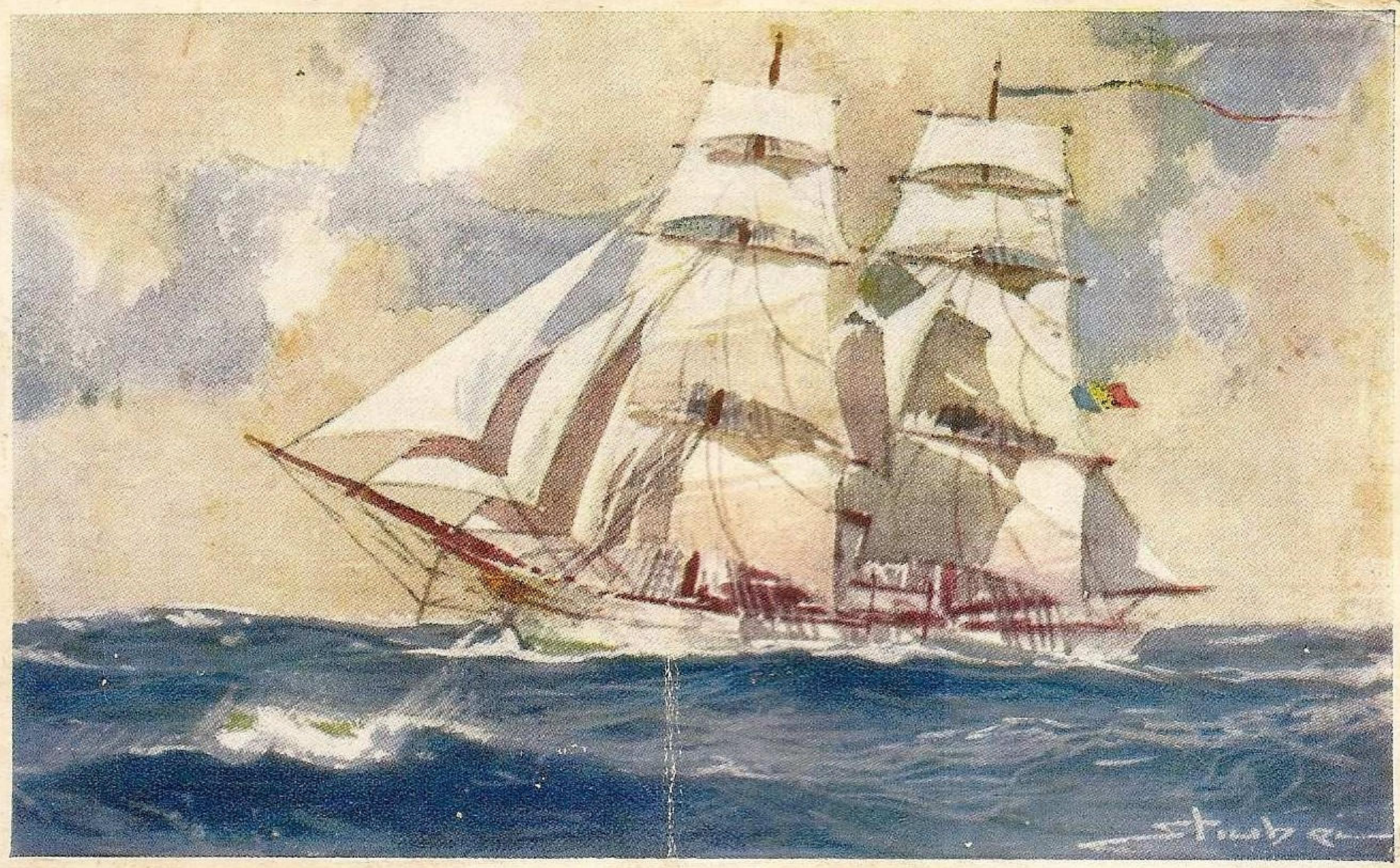
D-lor *Locotenenţi Trandafirescu* şi *Gezzo.* — Articolele dvs. vor apare în curând.

ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 9-10 **Iulie-August** 1932

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice



„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Bricul Mircea . . . . . Jean Bart
Marea noastră . . . . . Dr. Antipa
Evoluția construcțiilor de vase comerciale . . . M. Gheorghe
Marea factor de regenerare . . . . . Dr. Slobozeanu
Băile de mare . . . . . Dr. Rubescu
Invață a înota . . . . . Paul Delfino
Răul de mare . . . . . Moș de la Mare
Ajutoarele în caz de înec . . . . . Dr. Ionăcescu
Gura Sulinei . . . . . R. N.
Antonio Ruta . . . . . Lt. Ghezzv
Din Enciclopedia mării . . . . . C. Buholtzer

Poezii
- *Rugăminfea* . . . . . Spring
- *Crepuscul la Tomis* . . . . . Ion Minulescu
- *Geamandura* . . . . . Ion Plutașu

Sirena neagră . . . . . Jean Bart

Cronica: *Turismul pe apă; Iacht Club. Snagov; Activitatea iacht clubului R. Constanța; Iachtul Camargo; Barca Sofia; Incendiu la bord; Sanatoriul C. T. C.*

Pe marginea cărților: *Glasul apelor Vânt, valuri, stuf.*

Informații; Noutăți; Piața; Poștă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Cpt. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

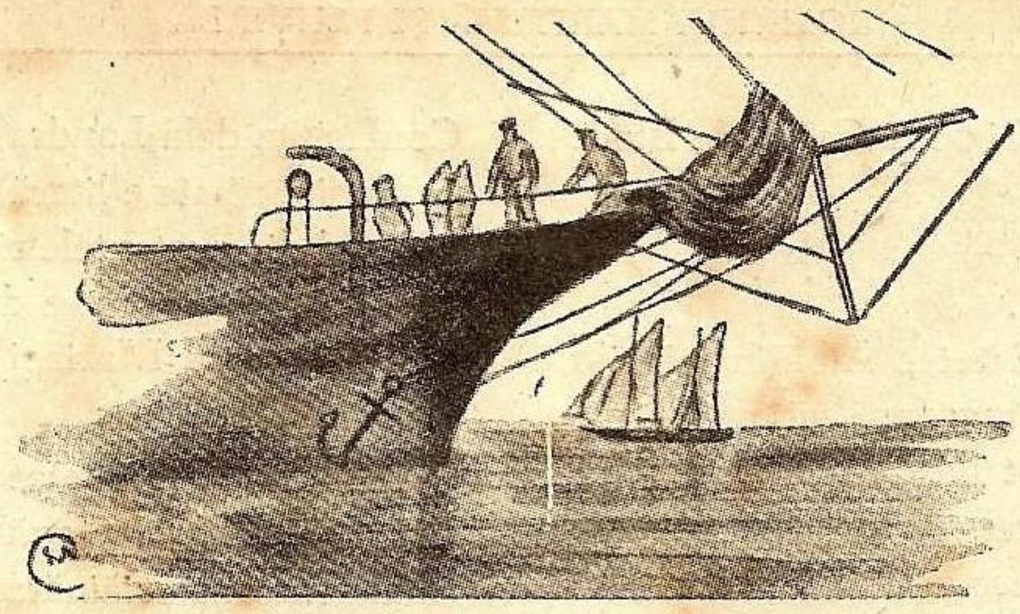
Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



BRIKUL „MIRCEA"

NAVA-ŞCOALĂ

„Mircea" a împlinit 50 de ani.

Pentru Marina noastră, lipsită de o veche tradiţie, jumătate de secol pentru o navă în serviciu de şcoală navală, este o vrîstă destul de respectabilă.

Dintre toate navele noastre, de sigur Mircea a avut cel mai însemnat rol în epoca de renaştere a Marinei Româneşti. El a fost leagănul în care au crescut aproape 50 de promoţii, formând primele cadre de marinari români.

Ca să ne dăm seamă de rostul creaţiei acestei nave-şcoală, trebue să ne întoarcem cu mintea mult în urmă ca să cercetăm care a fost rolul neamului nostru, în cursul veacurilor, pe scena navală a orientului european ?

ROMÂNII LA MARE.

Inceputurile Marinei Româneşti trebuesc căutate cu mult în urmă, în negura vremurilor ,pe când navigaţia se confunda cu pirateria.

Populaţia băştinaşă, cu rădăcini adânci înfipte în malurile Dunărei şi ale Mărei Negre, a umblat de sigur pe apă. Şi amestecată cu diversele seminţii venite dela Nord, ca Pecineghii, Cumanii, prădau cu vasele lor uşoare litoralul, în sus până la gurile Niprului şi în jos până la gura Bosforului, ajungând până sub zidurile Bizanţului. Aceşti primitivi marinari tăiară calea lui Svetoslav dela Kiev spre Ţarigrad.

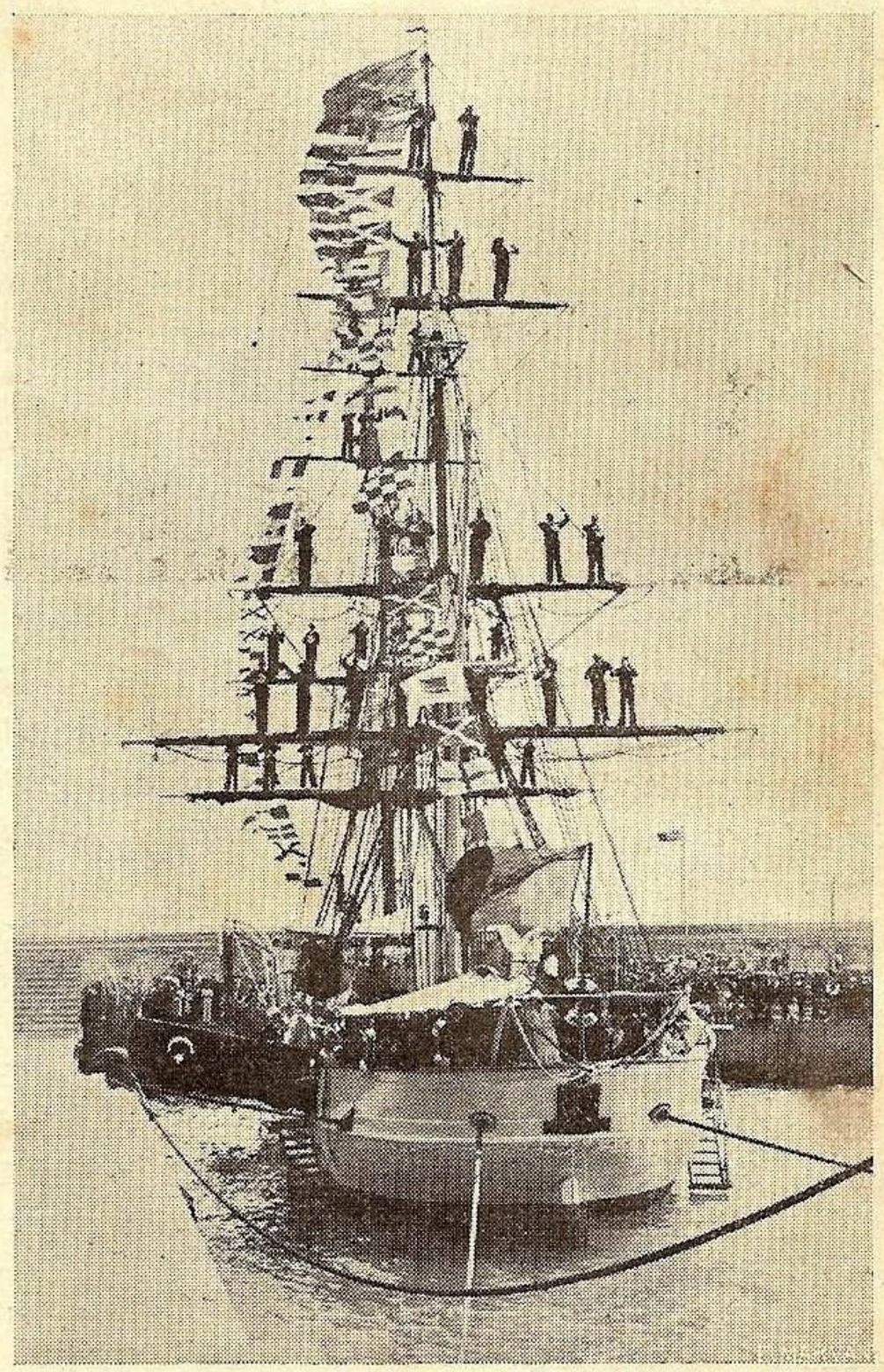
Inceputurile Marinei noastre trebuesc căutate înainte de descălicare, ,în strânsele legături comerciale pe care le aveam cu Veneţienii, Genovezii şi Pizanii, stăpânitorii căilor mondiale, în evul mediu, între Orient şi Occident.

Dacă s'ar răscoli şi azi mai adânc în arhivele vechilor cetăţi italiene s'ar descoperi hrisoave, care ar lumina epoca întunecată a începuturilor marinei noastre.

In baladele şi cântecele literaturei populare sunt amintite isprăvile strămunilor noştri marinari piraţi. Tot despre ei vorbesc cronicile călugărului Nestor şi a lui Constantin Porfirogenitul, precum şi vechea Diplomă Bârlădeană.

In scrieri străine găsim date asupra navelor româneşti, de pe vremea lui Mircea şi Vlad eŢpeş ; vasele noastre uşoare pilotau şi serveau expediţiile cruciate cari urmau calea fluvială. Sunt cunoscute : faimosul *Statuto-Nautico* a Dogelui Veneţiei, Antonio Tiepola şi Tratatul de comerţ între Anglia şi Moldova sub Petre Şchiopul.

Că navele moldoveneşti ieşeau prin strâmtori în Mediterană, o dovedesc rămăşiţele farului ridicat de Ştefan cel Mare la mânăstirea Zograful, dela Sfântul Munte Atos.



Mircea cu marele pavoaz şi oamenii la posturile de salut.

Se cunosc cauzele cari au ruinat cetăţile italiene, strămutând centrul de gravitate a comerţului mondial din Mediterana în Atlantic :

a) Descoperirea drumului la Indii pe la Capul de Bună Speranţă ;

b) Descoperirea Americei ;

c) Aşezarea Turcilor în Europa.

Prin căderea cetăţilor Kilia şi Cetatea Albă în mâinile Turcilor, zice marele Bălcescu, se îngroapă viitorul naval al Moldovei. Blocul islamic aşezat între valea Gangelui şi valea Dunărei, transformă marea Neagră în *lac otoman*, iar Dunărea în râul *împărătesc* al Sublimei Porţi.

Patru secole ne-a îndepărtat vitregia timpurilor de căile apelor. Eram însă datori să îndestulăm cu produsele solului piaţa Stambulului, să dăm bir, lemn de construcţii navale, maiştri şi marinari. Târziu, când începe să apună semiluna, ni se dă dreptul şi nouă de a naviga cu *galioane* armate.

Nava de tip moldovenesc se numea *Pânzar*. Cea de tip muntenesc : *Caic* domnesc.

Mircea în furtuna din 1888.

Se institue un bir *al şeicelor*. Strălucitul *Hateşerif* al Porţei, căpătat prin stăruinţa marelui român Enăchiţă Văcărescu, ne îngădue a naviga cu *bolozane, caice, şeici.:. privilegiu ce din vremi bătrâne, de mulţi ani, l-au fost pierdut ţara aceasta...*

Rusia, urmând testamentul lui Petru cel Mare, atrasă de mirajul Ţarigradului, face un pas înainte punând mâna pe gurile Dunărei.

Anglia are nevoe să aducă grâu din valea Dunărei. Urmează războiul de Crimeia. Rusia este scoasă dela Dunăre. Se alcătueşte Comisia Europeană a Dunărei. stabilind libertatea navigaţiei pe acest fluviu declarat internaţional.

Porturile noastre se deschid ; prin ele iesă grâu şi intră aur.

Renaşterea Marinei Româneşti începe. Pe apele Dunărei şi ale mării flutură iarăşi steagurile capului de zimbru al Moldovei şi vulturul Munteniei. Forţele navale ale celor două principate, după unire, se organizează într'un singur corp : *Flotila Română*.

Austria tindea să aibă monopolul şi supremaţia navigaţiei pe Dunăre. România se opune : nu se prezintă în Conferinţa dela Londra, şi proectul de poliţie a navigaţiei pe fluviu, rămâne literă moartă.

Unul din pretextele ridicate de politica austriacă era că România nu are nave de poliţie şi nici personal pregătit.

Desvoltarea Marinei noastre era o necesitate politică şi naţională.

Marii bărbaţi de stat de pe acea vreme au înţeles : Ion Brătianu, Mihail Gogălniceanu, au comandat o serie de bastimente în străinătate, au trimis un număr de tineri marinari în şcoala navală franceză dela Brest şi în cea italiană dela Livorno.

NAVA-ŞCOALĂ BRIKUL „MIRCEA"

Pentru ucenicie în aspra meserie a mării era şi la noi nevoe de o şcoală plutitoare. In anul 1882 s'a comandat la un şantier naval englez, o navă-şcoală, care a fost botezată cu numele de „Mircea", de către Ion Ghica, ministrul României la Londra .

Ion Ghica, beiu de Samos, iubea marea, trăise în lumea diplomatică, în cercul marinarilor de pe bastimentele staţionare la Constantinopoli ; urmări cu toată inima construcţia lui *„Mircea"*.

In corespondenţa rămasă dela regretatul Amiral Urseanu, primul comandant al lui Mircea, s'a găsit o scrisoare dela Ion Ghica :

„Cumetre dragă, am urmărit cu harta şi cu gândul fal-
„nicul pavilion al lui „Mircea".

„Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui Mircea pe
„marea cea mai periculoasă, să fie de bun augur şi să
„deschidă României o eră de acţiune asupra mărilor. Urez
„tinerilor Argonauţi de sub direcţia şi conducerea voastră,
„un viitor glorios".

Ion Ghica avusese o mână fericită. Şantierul englez realizase o rară construcţie navală, de o splendidă reuşită.

Mircea este o corabie cu pânze, tipul de navă numit *brik*, cu velatura complectă.

Deplasament 360 tone. O mică maşină pentru manevra în porturi. Viteză maximă e de 13 mile pe oră. Un echipaj de 100 marinari, majoritate copii din şcoala de marină şi ofiţeri tineri.

O mică navă de lemn cu pânze ; dar ce rar se mai poate întâlni azi pe căile mării, printre feluritele bastimente, între tipuri monstruoase de maşini flotante, o asemenea navă cochetă, un *voalier* cu forme rotunde şi elegante, având o velatură măreaţă, armonică şi perfect echilibrată !

In orice port ancora Mircea, în numeroasele sale călătorii, atrăgea atenţia şi admiraţia marinarilor de rasă prin originalitatea şi fineţa formelor sale.

La serbările columbiene dela Geneva, unde o barcă a lui Mircea a câştigat premiul întâi la cursele de întrecere dintre toate marinele militare din lume, un englez, cu-

noscător, ceru voe să desmneze formele acestui rar tip de navă.

La serbările navale dela Kiel, pentru deschiderea canalului dintre marea Nordului şi marea Baltică, la care Mircea a luat parte făcând înconjurul Europei, toţi cunoscătorii se opreau cu admiraţie în faţa acestei nave-şcoală, care apărea cu pânzele albe, ca o lebădă graţioasă, în mijlocul greoaelor escadre de mastodonţi cuirasaţi.

ŞCOALA INTRE CELE DOUĂ INFINITE.

Dacă în cursul existenţei lui Mircea, aproape jumătate de secol, mulţi marinari s'a stins, toţi au îmbătrânit, numai Mircea a rămas acelaş, frumos, falnic, şi, minune, întinerit parcă.

Inainte de războiu aflarăm cu regret că i-a sosit sfârşitu şi bătrânului Mircea. Vasul a fost dezarmat, scos la reformă. Fără pânze, fără manevre, despoiat, corpul lui slujise ca simplu ponton în convoiul de provizii, la Kilia, pe timpul războiului.

După câţiva ani tot arsenalul marinei s'a minunat constatând că fundul lui Mircea era în perfectă stare. Lemnul se petrificase. Fundul lui Mircea se făcuse abanos. Intră în reparaţie. Ii se schimbă câteva coaste, puntea, o nouă arboradă şi velatură. Mircea se reface. Intineresţe. Ca pasărea Fenix renaşte din cenuşă.

Bătrânul întinerit porneşte iar la drum pe căile mărei, pelegrin neobosit, ocrotind sub aripile lui de pânză, noui generaţii de marinari români.

Ani de-a rândul, în fiecare vară, Mircea făcea câte-o călătorie de studii şi practică navală, cu şcoala copiilor de marină şi cu ofiţerii tineri.

Dar navigaţia cu pânze se deosebeşte de cea cu aburi pe care ne-am deprins s'o vedem la pacheboturile noastre rapide şi elegante. Distanţe parcurse azi în câteva ore, noi, cu Mircea le făceam adesea în câteva zile, când vântul nu sufla în pânze, sau când sufla împotrivă şi navigam în volte.

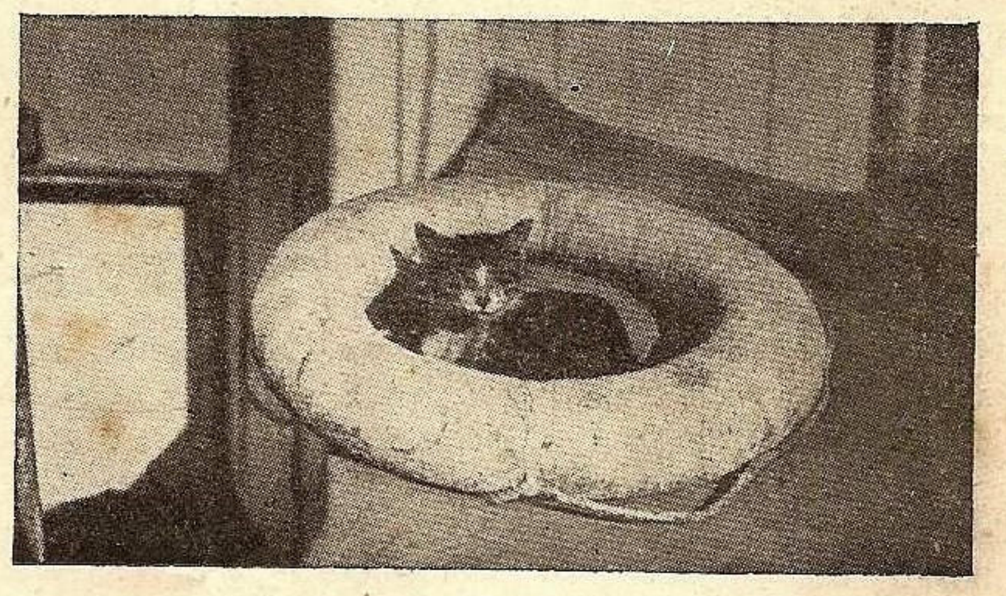
Timpul pentru noi nu compta. Navigam ca să navigăm. Făceam artă pentru artă. Cu toate greutăţile, această navigaţie primitivă, cu pânze, te face să înţelegi adevărata poezie a mărei. Vasele de războiu în general prea puţin navigă. Mircea însă a navigat foarte mult. A scotocit în fiecare an cu deamănuntul întreg Orientul. A urmărit coastele, cu golfuri şi capuri, a intrat printre insulele Arhipelagului, a atins toate porturile din marea Neagră şi din Mediterana. A urmat în Atlantic tot ţărmul Europei, mergând până în Scandinavia. Mircea n'a fost niciodată un bastiment de războiu, un vas de luptă, a fost şi a rămas întotdeauna nava-şcoală. Dar nu o şcoală fixă, ancorată şi priponită la ţărm. Era o şcoală vie, în plin aer, în sânul mării, în mişcare, o şcoală vagabondă în cari ochii ageri şi curioşi ai tinereţei vedeau în natură ceeace învăţase în cărţi.

Cutreerând mări şi ţări, văzând felurite locuri, oameni şi lucruri, marinarul învaţă să cunoască lumea, şi'n popasurile sale observă şi compară ţar a lui cu celelalte.

„E om umblat, că ştie multe" — zice cu admiraţie, în graiul său poporul.

Puntea lui Mircea ne-a fost cea mai folositoare şcoală. Acolo, zile şi nopţi în gol, izolaţi de restul lumei, între cer şi apă, am învăţat să observăm, să citim în marea carte a naturei ce ni-o deschidea în faţa ochilor şi a minţei orizontul mărei.

Era o viaţă sănătoasă, întăritoare. Ne umpleam plămânii cu ozonul aerului salin din larg ; ne făceam muşchi de criţă şi ne oţeleam calităţile sufleteşti : curajul, voinţa tenacitatea, disciplina ,adevăratele virtuţi bărbăteşti ale omului care dă piept cu primejdia, neîncetat în lupta cu natura .Căci marinarul, trăind între cele 2 infinite, ,întruneşte în caracterul său trei suflete : soldat, călugăr şi poet .Inima lui este veşnic arsă de doruri nepotolite. Pe mare îi e dor de casă, de familie, de iubita-i părăsită ; pe uscat îl chinueşte dorul de ducă, îl atrage marea înşelătoare şi etern misterioasă.



In colacul de salvare.

In larg pierzi noţiunea timpului. Ziua şi noaptea sunt împărţite în *quarturi,* câte 4 ore de serviciu. Intr'o zi te lupţi încordat cu furtuna, văzând moartea cu ochii ,a două zi uiţi totul. Pe oglinda mărei calme, sub bolta cerului albastru râzi, cânţi, glumeşti în plină voioşie...

Câtă viaţă ,câtă lume, figuri, caractere şi tipuri felurite, s'au perindat, în cursul anilor, pe nava aceasta istorică, şi poate legendară odată într'un viitor îndepărtat.

Bătrâna navă-şcoală, care a dat ţărei pregătiţi atâţia conducători în epoca renaşterii marinei noastre, are încă un mare merit care-i dă dreptul la respectul şi recunoştinţa posterităţei.

Nava aceasta, o parcelă deslipită din trupul ţărei, a fost ani de-a rândul cel mai puternic factor de propagandă naţională în străinătate. Mircea a purtat pentru întâia oară falnic, la vârful catargului, flamura românească fluturând pe căile mărei, prin toate porturile Europei. El a făcut întâi cunoscut lumei, pe apă, ţara şi marina ei. A fost un simbol. O afirmare a suveranităţei noastre pe apă — *Mircea era România.*

JEAN BART

MAREA NOASTRĂ*)

de Dr. ANTIPA

Ideea de a mă ocupa de studiul Mării Negre şi de fauna ei a încolţit în mintea mea încă de pe timpul când eram student în laboratorul de zoologie al neuitatului meu profesor Ernest Haeckel la Universitatea din Iena. In acest laborator — deşi situat într'un oraş din mijlocul continentului — se găsea unul din cele mai mari centre internaţionale pentru organizarea cercetărilor Biologiei marine. Haeckel era unul din întemeetorii Bio-Oceanografiei ştiinţifice. După ce explorase faunele din toate mările europene, el a făcut o serie de îndelungate călătorii de studii în insulele Canare, la Ceilan, Molusce etc., iar bogatele colecţii ce le recoltase formau obiectul studiilor noastre în laboratorul său. El a fost unul din principalii colaboratori la prelucrarea materialului biologic adus de expediţia engleză „Challenger". Cele patru Monografii asupra Radiolariilor, Meduselor, Siphonophorilor etc., apărute în publicaţiile acestei expediţii sunt adevărate lucrări monumentale.

In jurul lui Haeckel era însă şi o întreagă pleiadă de învăţaţi şi exploratori ai mărilor lumii.

Toţi aceştia şi mulţi alţi mari învăţaţi din toate ţările — între care somităţi ca fizicianul Abbé, botanistul Stahl, fiziologii Biedermann, Preyer, Verworn, anatomii Fürbringer, Bardeleben, Braus, Klatsch, Maurer, geografii Fr. Regel, etc., etc. — alcătuiau mediul ştiinţific pentru biologia marină din Iena, mediu în care am avut şi eu fericirea să trăesc în cel mai intim contact timp de şapte ani şi să mă pregătesc pentru activitatea ce aveam a o desfăşura în viaţă. Nu este dar de mirare că acest mediu ştiinţific special a putut exercita şi asupra alcătuirii programului studiilor mele în viitor o influenţă decisivă, hotărându-mă să mă pregătesc pentru studiul biologiei acelei Mări care udă coastele patriei mele.

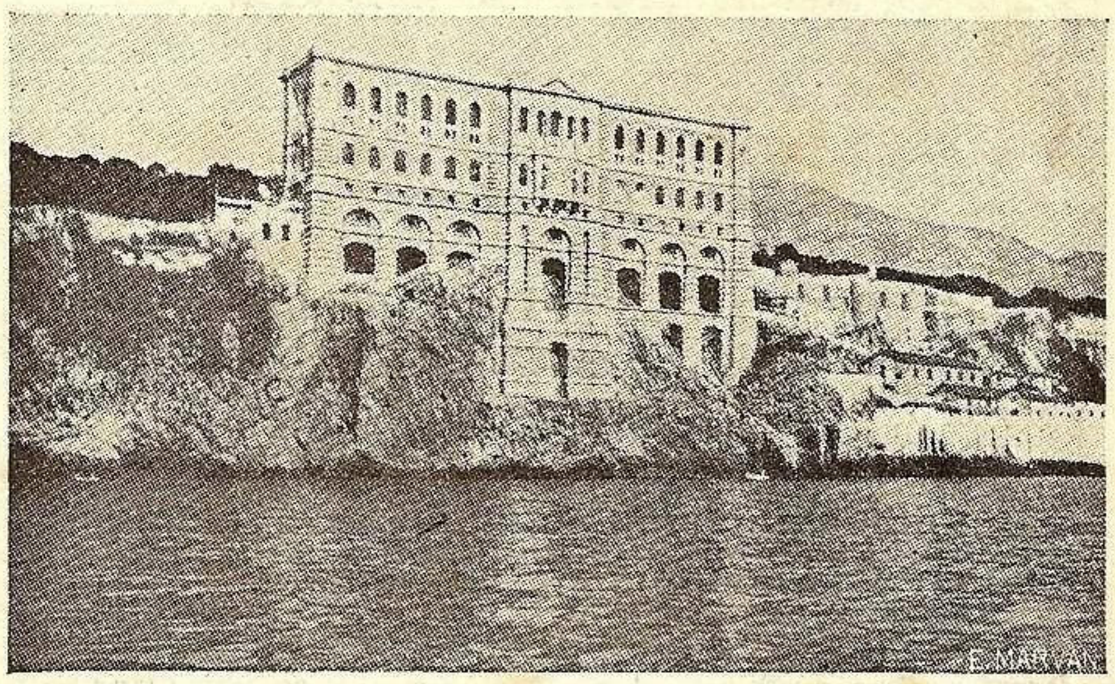
Tocmai din această cauză toate vacanţele mele universitare mi le-am petrecut lucrând în principalele laboratorii ale staţiunilor biologice de pe coastele Mărilor europene. In iarna 1888-1889 am lucrat şase luni în staţiunea zoologică rusă dela Ville Franche s/M unde am intrat iarăşi într'un extrem de interesant centru de biologie marini. Era marele zoolog Charles Vogt de la Geneva cu elevii săi Jaquet, Weber, Bujor şi Wanda Sztawinska, englezul Bolles Ley, americanul Henry B. Du Plessis, etc. şi profesorul rus Korotneff care m'a pus de atunci încă în curent cu multe probleme faunistice ale Mării Negre. Aci am avut ocazia să cunosc mai de aproape şi cercetările regretatului Prinţ Albert de Monaco, care, cu vasele sale „Princesse Alice" şi „Hirondelle", explorase toate mările şi făcuse vestitele sale cercetări. El se ocupa de atunci cu gândul construirii Muzeului său oceanografic şi aquariului dela Monaco, care astăzi sunt fala Rivierei. Charles Vogt era chemat foarte des la el pentru a fi consultat în această privinţă.

Fiindcă amintesc de Principele Albert de Monaco se cuvine să mai relevez, pentru memoria lui, că acest regent al unui neînsemnat principat, despre care lumea credea că speculează pasiunea oamenilor pentru jocul de noroc, era de fapt un mare om de ştiinţă şi idealist. Văzând mizeria în care trăiau locuitorii din principatul său, el a avut ideia creerii la Monte Carlo a unui Cazino cu jocuri de noroc, care să atragă străini şi să dea posibilităţi de trai supuşilor săi. Concesionarii acestei bănci erau obligaţi să dea sume mari Statului Monaco, din care se plătea şi lista civilă a Şefului Statului. Principele Albert nu a întrebuinţat însă niciodată aceste sume *pentru nevoile sale personale, ci a creiat cu ele un fond special* din care a organizat numeroasele sale expediţii oceanografice, a construit vapoarele. Muzeul şi aquariul dela Monaco şi a înfiinţat apoi şi cunoscutul „Institut Océanographique" din Paris, pe care l-a înzestrat cu fondurile necesare pentru întreţinerea sa perpetuă.

Tot la Ville Franche am cunoscut de aproape — locuiam doar şi mâncam cu toţii împreună — pe un alt om celebru. Era profesorul Würzburg, care a scris cel mai bun studiu asupra oecoleogiei animalelor „Die Naturalischen Existenzbedingungen der Tiere", şi care petrecuse şapte ani pentru studii de biologie marină în insulele Filipine. Intorcându-se spre Europa, vaporul pe care călătorea a făcut naufragiu şi el a fost salvat în insulele Caroline. Aci a fost însă prins de indigeni şi condamnat la moarte. Numai o întâmplare fericită — ajutorul ce l-a dat la construirea unor baricade într'o luptă dintre două triburi — a făcut ca indigenii să-l considere ca un om mare şi nu numai să-l ierte, dar chiar să-l facă regele lor. A stat astfel aci un an ca rege, şi trecând un vapor pe acolo a putut să fugă spre a se reîntoarce în Europa.

Cele şase luni petrecute în laboratorul dela Vile Franche s/M şi astfel în compania zilnică a unor personalităţi atât de marcante, au fost decisive pentru felul cercetărilor ştiinţifice cărora mi-am consacrat viaţa.

Dacă dorinţa de a mă ocupa de fauna Mării Negre a încolţit în sufletul meu încă dela începutul studiilor academice, adevăratele probleme biologice şi oceanografice ale acestei Mări nu le-am cunoscut mai de aproape decât în 1891—1892 la Staţiunea Zoologică din



Muzeul Oceanografic din Monaco.

Neapole. In acest mare centru ştiinţific internaţional de importanţă unică, am avut ocazia de a trăi timp de un an în cel mai intim contact cu corifeiii acestei ştiinţe din toate ţările lumii, de a învăţa dela ei probleme şi metode şi de a le experimenta apoi prin cercetări proprii cu mijloacele moderne de investigaţie ce mi se puneau la dispoziţie. In bogata bibliotecă a acestei Staţiuni am găsit întreaga bibliografie a chestiunii Mării Negre, aşa că am fost în stare să-mi pun la punct starea cunoştinţelor la care s'a ajuns şi să mă pun în curent cu cercetările ce erau în curs. Mai mulţi învăţaţi ruşi cari au luat parte activă la aceste cercetări se găseau atunci în staţiune şi m'au pus în curent cu ţelurile urmărite şi metodele întrebuinţate.

---

*) D. Bucuţa, distinsul colaborator al revistei noastre, mai norocos de cât noi, a isbutit să-i smulgă d-lui Doctor Antipa un foarte important articol care a apărut în excelenta revistă *„Boabe de Grâu"*.

Pentru că autorul îşi începe articolul său ştiinţific despre Marea Neagră cu amintiri din şcolile din Germania precum şi din vremea petrecută pe bordul Crucişetorului Elisabeta, ne-am grăbit să reproducem părţi din acest articol fără să fi avut vreme să cerem voe nici autorului, nici revistei.

Intr'un număr viitor vom reproduce părţi din expunerea ştiinţifică făcută asupra Mărei Negre.

Un adevărat părinte sfătuitor, care până la sfârşitul vieţii nu a încetat de a mă îndruma în cercetările mele, am găsit aci în neuitatul Anton Dohrn, Directorul şi proprietarul Staţiunii. Ceeace a fost pentru mine Haeckel în viaţa de student, până am putut să-mi câştig oarecare independenţă de cugetare şi de acţiune ştiinţifică, a fost acest mare învăţat şi organizator în epoca în care îmi pregăteam proectele de viitor şi calea pe care să le realizez. Sfaturile sale în precizarea problemelor şi urmărirea lor, le-am urmat toată viaţa, iar îndrumările practice ale ajutorului său Salvatore Lobianco, în metodele de explorarea Mării, m'au călăuzit în toate studiile mele. Contactul intim cu Marea şi cu pescarii napolitani şi îndelungatele călătorii ce le făceam cu ei la pescăriile lor de chefali, ton, etc., m'au deprins să apreciez şi mai mult frumuseţile acestei vieţii de cercetător al naturii.

In una din zile, în vara anului 1892, când lucram în laborator, aud o serie de salve de tun în port, iar Lobianco intră în odaia mea şi îmi spune că acestea sunt saluturile unui vapor de răsboiu românesc care a sosit în port. Fără să mai aştept un minut, am lăsat microscopul şi preparatele pe masă şi am plecat imediat în port, unde am văzut drapelul nostru fâlfâind pe crucişătorul român Elisabeta. Acesta mergea să reprezinte ţara la serbările lui Cristofor Columb dela Genua şi se oprise pe câteva zile în Neapole. Am sărit dar în prima barcă pe care am găsit-o şi am pornit spre vapor. Ce bucurie când, eu, care nu fusesem în ţară de mulţi ani, m'am trezit deodată, ca în povestea lui Mohamed, cu muntele — pe o bucată din teritoriul ţării venit el la mine, şi înconjurat de vreo sută de compatrioţi marinari români. Comandantul, Colonelul Ilie Irimescu, şi secundul său, Maiorul I. Coandă, bucuros surprinşi şi ei de a vedea un român, m'au îmbrăţişat cu mare simpatie.

Le-am explicat ce fac eu la Neapole şi i-am invitat să vină să vadă Staţiunea şi aquariul ei, pe atunci cel mai frumos din lume. Timp de trei zile am condus şi explicat întregului echipaj împărţit în grupe, cât şi corpului de ofiţeri, aquariul din Neapole, făcându-i să se intereseze de vietăţile care trăesc în apa pe care navigă. Colegii mei dela Staţiune admirau şi ei vioiciunea şi inteligenţa soldaţilor noştri şi se bucurau văzându-i cât de repede se împrieteniseră cu napolitanii, cu cari se înţelegeau foarte uşor, spunând că: „limba lor e o limbă românească stricată".

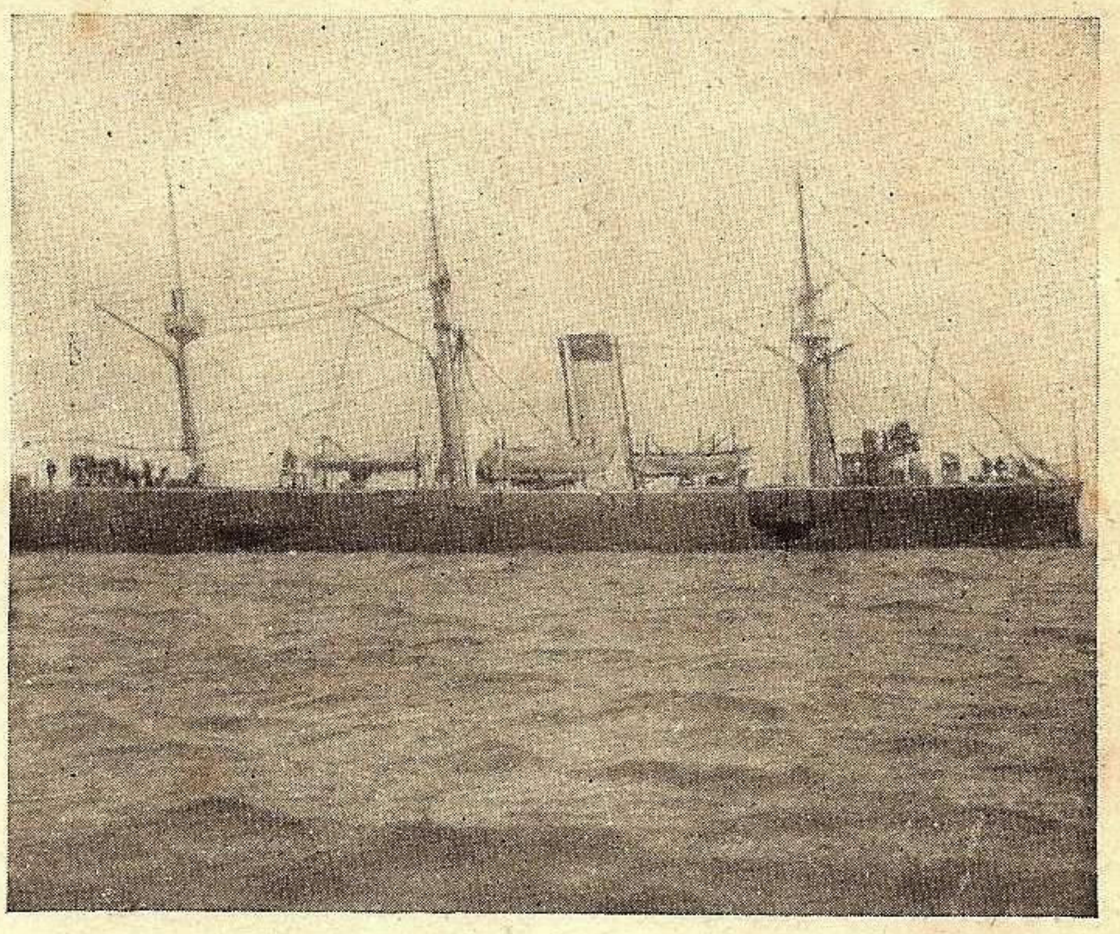
Dacă în marinari am găsit calităţile atât de simpatice ale rasei noastre: veselie, blândeţe şi inteligenţă, apoi în ofiţerii dela bord am găsit un corp de elită, care putea face onoare marinei oricărei altei ţări vechi în cultură. Mulţi din ei erau foşti elevi ai Şcoalei Navale franceze dela Brest sau ai Şcoalei Navale italiene dela Livorno, dar toţi fără excepţie erau oameni veseli şi expansivi la petrecere, şi capabili şi serioşi la treabă. Pe vas domnea cea mai mare ordine şi curăţenie şi între toţi o frumoasă camaraderie, cu intimitatea specifică românească.

Explicaţiile mele asupra oceanografiei şi cercetările ce le fac, i-au interesat pe toţi ofiţerii noştri, mai mult decât credeam, pe unii chiar i-au entusiasmat, spunând: „aşa studii strebue să se facă şi la noi în Marea Neagră". Cu ocazia vizitei lor la Staţiune, Lobianco dăruise fiecăruia din ei câte un borcănaş cu diferite animale marine conservate în alcool; şi mi-a fost o adevărată fericire văzându-i la bord cum le conservau în cabina lor ca pe nişte adevărate relicvii. Mi-am zis de atunci: „ce minunate elemente şi ce mult s'ar putea face cu entusiasmul şi dorul lor de muncă!". Aceasta mi-a dat curajul să-i pun la curent cu proectele studiilor mele asupra Mării eNgre şi să-i întreb ce ajutor cred ei că aş fi putut avea în această privinţă din partea Marinei. Fără multă gândire, Comandantul Irimescu m'a sfătuit imediat să fac o cere oficială Ministerului de Răsboiu ca pentru o campanie de călătorie din anul viitor a crucişătorului Elisabeta, să fiu îmbarcat în cercul ofiţerilor pentru a face studii asupra Mării Negre.

Acest sfat mi-a rămas în ureche şi din acel moment nu am mai avut altă grijă decât de a mă prepara pentru o călătorie de studii îndelungate pe Marea Neagră în anul viitor. Cu ajutorul lui Lobianco mi-am putut comanda la furnizorii săi unelte de pescuit identice cu cele întrebuinţate la Staţiune: Draga de fund Johannes Müller, plase pentru pescuitul animalelor pelagice, plase pentru Plancton, etc., apoi am comandat în Germania areometre de precizie pentru determinat salinitatea, termometre de precizie, etc., şi trusele de instrumente cu materiale necesare lucrului în laborator. O colecţie bogată de animale conservate din Mediterana am luat-o cu mine pentru a-mi servi ca material de comparaţie.

In toamna anului 1892 am părăsit Staţiunea din Neapoli spre a mă reîntoarce în ţară. De îndată ce am sosit m'am dus la bunul şi neuitatul meu protector, Dimitrie Sturdza, şi la miniştrii P. P. Carp şi Take Ionescu spre a-i pune în curent cu planurile mele şi a le cere sprijinul. Toţi trei m'au întâmpinat cu multă bunăvoinţă.

Mai cu seamă însă am cerut o audienţă Regelui spre a-i prezenta un memoriu „asupra nevoei introducerii unei pisciculturi raţionale în apele României". Bunul şi marele nostru Rege, care era dinainte informat despre mine, atât dela profesorii mei din Iena şi dela Anton Dohrn din Neapole — pe care îl cunoştea de aproape — precum şi dela Dimitrie Sturdza, m'a invitat la dejun la Castelul Peleş şi m'a ascultat cu o bunătate şi îngăduinţă la care nici astăzi nu mă pot gândi fără să-mi vină lacrimile în ochi.



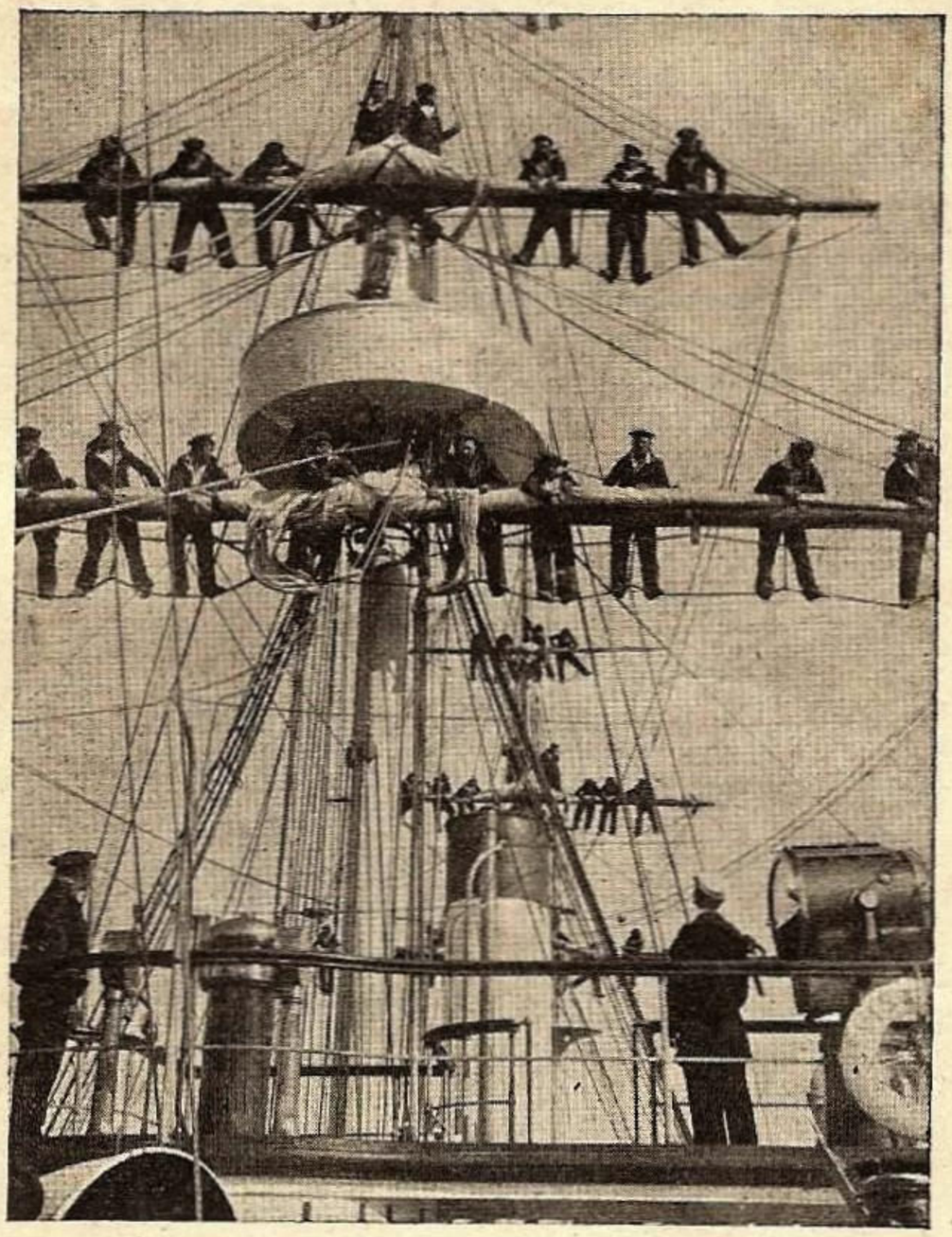
Crucişetorul «Elisabeta».

Sfaturile părinteşti, pe care mi le-a dat atunci acest mare Rege înzestrat cu o infinită bunătate de suflet, m'au călăuzit în toată viaţa mea şi nu le voiu uita şi pentru restul ce mi-a mai rămas. In capul său chestiunea economică a pescăriilor ca ramură principală de avuţie a ţării era perfect studiată şi formulată şi nu aştepta decât omul cu pregătirea necesară ca să o poată organiza.

Când i-am vorbit despre planurile mele privitoare la Marea Neagră, mi-a răspuns că „viitorul este la Mare şi acolo trebue să ne afirmăm prin studii serioase". Asupra cererii mele de a fi îmbarcat pe vasul Elisabeta pentru studiul Mării Negre, a spus imediat lui Take Ionescu — care era şi el invitat la dejun — să facă intervenţia necesară la Ministerul de Răsboiu.

De îndată ce a venit primăvara anului 1893 am plecat la Galaţi spre a mă îmbarca pe crucişătorul Elisabeta, care pornea în călătoria sa de nouă luni în toate apele Mării Negre. Comandantul vasului era Comandorul Ilie Irimescu — un adevărat „lup de Mare — om de ordine şi disciplină şi neîntrecut prin iscusinţa sa ca navigator, mai cu seamă pentru navigaţia cu pânze. Comandant secund era locotenentul Comandor Paul Popovăţ, om de ştiinţă desăvârşit, care

putea fi profesor de matematici la orice universitate şi despre care în urmă cunoscutul Amiral german Barandon mi-a spus că: „acest ofiţer ar putea ocupa locul de cinste şi în cea mai mare marină din lume". Din corpul de ofiţeri ai vasului făceau parte numai elemense de elită, cu o pregătire profesională superioară şi cu preocupări culturale cu mult mai înainte decât gradul pe care îl purtau. Eu am fost instalat în careul Comandantului în cabina medicului. In această societate am trăit, ducând viaţa de bord, ca bun camarad, timp de nouă luni, a căror amintire mi-a rămas neştearsă.



Strângerea velelor.

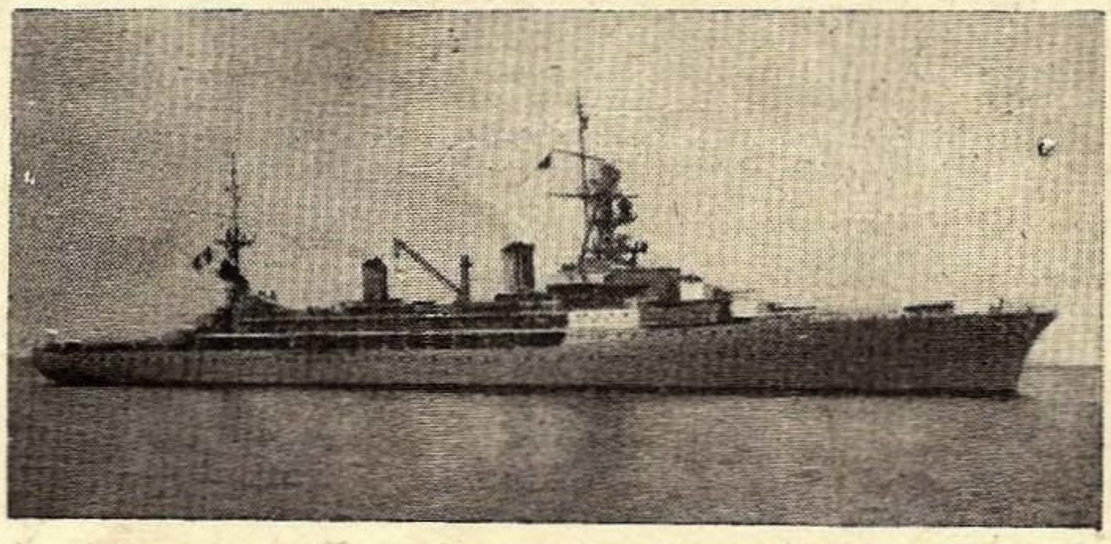
Odată instalat, am căutat să mă organizez pentru cercetările mele şi Comandantul vasului mi-a pus din belşug toate mijloacele bordului la dispoziţie: parâmele pentru sondagiile şi dragajele în adâncime, pentru scoaterea apei cu butelia specială dela diferite adâncimi sau pentru pescuitul pelagic, cât şi pentru măsurarea curenţilor, etc. De bărcile bordului puteam deasemenea dispune oricând, iar ca marinari mi s'au ales câţiva cari erau pescari de meserie pentru a fi la dispoziţia mea. Chiar fiind în cursele mari, — căci aveam câte 14 zile de Mare în care nu ne era permis să intrăm într'un port — Comandantul micşora viteza sau chiar oprea vaporul oriunde pentru a face cercetările mele, ca: măsurători de temperatură, densitate şi salinitate, măsurători de curenţi, analiza apei din adâncime, dragarea fundului până la aproximativ 100 metri adâncime, pescuit pelagic, etc.

Prima parte a campaniei era hotărâtă pentru partea vestică a Mării Negre, având de bază coasta română, însă putându-se îndepărta în Mare până la orice distanţă. Din nefericire, neavând nici un ajutor dela Stat, aparatele mele de cercetări, pe care cu greu mi le-am putut procura din propriile mijloace, nu erau aparatele de preciezie, cerute de ştiinţa oceanografică modernă. Cercetările mele nu puteau avea, dar, de scop în această privinţă punerea la punct a marilor chestiuni oceanografice ale acestei Mări, ci mai mult numai o orientare asupra lor, întrucât ele pot avea o importanţă directă asupra chestiunilor biologice, faunistice şi biogeografice. Un studiu complect al fundului acestei Mări — măcar până la limita platoului continental — şi cartografierea sa, o măsurătoare sistematică a salinităţii şi temperaturii apei dela diferitele adâncimi, o determinare a curenţilor şi vitezei lor, analize fizice şi himice asupra naturii şi cantităţii gazelor la diferite adâncimi, dragarea la adâncimi mai mari de 100 m. şi altele asemănătoare, studii de precizie, nu le puteam executa cu utilajul meu. In schimb însă zilnic şi pe tot parcursul am măsurat temperatura şi densitatea apei dela suprafaţă calculând salinitatea ei, am observat şi constatat curentele superficiale, am făcut sondagii de adâncimi, am dragat fundul cu draga Johannes Müller pe distanţe considerabile, şi am făcut pescuiri de animale pelagice şi plancton. Pentru a-mi da seama în zona litorală de întinderea diferitelor feluri de funduri — fund nisipos, nisip cu scoici, nămol, pietriş, etc, — sau de întinderea diferitelor feluri de vegetaţie ierburi marine ca Zostera marină şi Posidonia, sau diferitele specii de alge verzi, roşii, brune sau calcaroase — pe lângă dragajele ce le făceam, oridecâteori se oprea vaporul şi era Marea liniştită, mă urcam în gabia din vârful catargului mare dela provă şi mă orientam asupra fundului. Cu modul acesta am putut explora suficient toată regiunea litorală între Odesa şi Varna.

Partea a doua a călătoriei avea de scop vizitarea principalelor porturi ale Mării Negre — în care ne opream câte 3-10 zile — cu obligaţia de a naviga după fiecare port câte un număr mare de zile în largul Mării. Am putut explora în acest mod — făcând zilnic dragaje, pescuiri şi măsurători de salinitatea şi temperatură — mai toată Marea şi mai cu seamă în zona litorală dimprejurul ei.

Am stat un timp mai îndelungat în porturile: Balcic, Constantinopol, Iamboli, Sinope, Trebizonda, Yalta, Sevastopol şi Odessa. In fiecare din aceste localităţi am avut timp suficient de a merge cu barca sau cu şalupa la distanţe mai mari pentru a face dragaje şi pescuiri şi am putut examina recoltele pescarilor spre a-mi da seama de aspectul faunelor locale. Dela Constantinopole am mers şi la insula Kefken situată în apropiere de coastele Anatoliei, unde trăia — ca la Caliacra — o colonie din acele interesante foce — Monachus Albiventer — care au mai rămas aci ca relicvii ale unei vechi faune.

In Sevastopol am petrecut zece zile putând lucra acolo în laboratorul Staţiunii Zoologice a Academiei de Ştiinţe şi a face exursii ştiinţifice pe Mare cu colegii ruşi cari lucrau acolo. Directorul Staţiunii era atunci prietenul meu, profesorul Ostroumof, care luase parte cu doi ani înainte ca zoolog al expediţiei lui Spindler şi Wranghel şi m'a pus astfel în curent cu cercetările lor, ale căror rezultate de importanţă fundamentală nu au fost publicate decât mult mai târziu. Din examinarea materialului recoltat de ei în cam-



Vasul şcoală francez «Jeanne d'Arc».

paniile din 1890 şi 1891 — expediţia fiind înzestrată cu aparatele cele mai perfecţionate şi având la bord un întreg Stat Major de învăţaţi din toate specialităţile, între cari cunoscutul geolog Androssov şi himistul Arsene Lebedintzev — am putut vedea enormele progrese ce le aducea în cunoaşterea Mării Negre şi problemele cu totul noui care se punea acuma pentru nouii cercetători.

In Odessa am stat deasemenea zece zile şi am avut timp suficient să lucrez în laboratorul cunoscutului zoolog Salenski — pe care îl cunoaştem îndeaproape dela Staţiunea Zoologică din Neapole — cel căruia i se datoreşte un studiu clasic asupra Embriologiei lui Acipenser ruthenus. Aci am găsit numeroşi colegi cari se ocupau cu studiul faunei Mării Negre. Cea mai interesantă cunoştinţă a fost însă himistul Arsene Lebedintzev care a fost himistul expediţiei lui Spindler şi Wrangel şi m'a pus la curent cu rezultatele privitoare la distribuţia hidrogenului sulfurat în apele adânci ale Mării Negre şi la distribuţia temperaturii în diferitele ei pături pe care a constatat-o această expediţie.

Pe coastele ruseşti au mai fost deosebit de importante şi două dragaje ce le-am făcut, şi anume: 1) In ziua de 14 August la *Baia del Calamita lat.* 40° 55' şi long. 30°42', la o adâncime de 95 m., la 17 mile depărtare de Capul Eupatoria, şi 2) la 15 August, în golful Perecop lat. 45°40' şi long. 29°35' la o adâncime de 36 m.

Aci draga mi-a scos o cantitate mare de scoici învelită cu o pătură groasă de oxid de fier. Pe o distanţă de mai mulţi kilometri am găsit aceeaş natură a fundului. Pentru un studiu mai amănunţit am trimis aceste scoici cunoscutului oceanograf Johannes Walter care a arătat că au importanţă cu totul specială.

Toamna târziu, crucişătorul Elisabeta s'a reîntors din nou la Constanţa şi a trebuit să părăsesc şi eu bordul, despărţindu-mă cu multă părere de rău de Marea, care a format timp de nouă luni încheiate obiectul cercetărilor mele, şi de acei admirabili tovarăşi de călătorie —ofiţeri şi marinari — cărora le-am purtat cea mai bună amintire şi cea mai sinceră recunoştinţă.

O serie de alte călătorii în anii următori pe bricul Mircea, pe canoniera Griviţa, etc., am făcut cu aceeaş plăcere şi au fost tot atât de folositoare pentru complectarea cercetărilor mele.

Ca o adeverire din partea străinilor obiectivi a impresiilor şi sentimentelor faţă de marina şi marinarii noştri, cu care am părăsit eu bordul vaselor române, să-mi fie permis să povestesc şi următoarea întâmplare recentă.

In vara 1931 a avut loc la Paris Congresul Internaţional de Aquicultură şi Pescărie. Ospitalitatea tradiţională a Guvernului francez a făcut să invite pe toţi delegaţii străini ca să vizităm porturile de peşcărie franceze dela coastele Canalului şi Oceanului. Am vizitat şi Brestul, unde Marina Franceză şi Şcoala Navală ne-au făcut o primire extraordinar de prietenoasă pe Vasul-Şcoală Jeanne d'Arc" (cel mai modern vas de acest fel). Delegaţii celor 27 State cari participau la congres mi-au făcut onoarea de a mă însărcina să ţin eu cuvântarea pentru a saluta în numele tuturor marina franceză. Cu această ocazie am adaos şi câteva cuvinte exprimând recunoştinţa României pentru Şcoala Navală dela Brest. Le-am spus că eu însumi, fiind îmbarcat timp de nouă luni pe un vas de răsboiu român, am avut ocazia să trăesc în cea mai mare intimitate cu ofiţerii noştri ieşiţi dela Şcoala din Brest şi să admir în ei spiritul de camaraderie şi de disciplină cât şi seriozitatea pe care le-au adus din acea şcoală, şi cer de aceea voe să pot toasta şi ca român pentru gloria Marinei Franceze şi prosperitatea şcoalei dela Brest. Cuvintele mele şi adânca convingere cu care le-am rostit au provocat un mare entusiasm între ofiţerii francezi şi atunci amiralul şef Dubois a găsit de cuviinţă ca răspunsul său să-l adreseze României şi să se exprime în termenii cei mai elogioşi despre „admirabilii camarazi Români ce i-a avut în şcoala de Brest", citându-mi numele de Rujinschi [1]), care a fost colegul său de clasă şi căruia şi astăzi i s'a păstrat amintirea de a fi fost unul din cei mai buni elevi ai acelei renumite şcoale. Fie ca aceste cuvinte de laudă dela un camarad străin, când vor ajunge la urechea distinşilor noştri marinari, să le producă plăcerea ce am avut şi eu ascultându-le şi să-i însufleţească în greaua sarcină ce au a îndeplini spre binele patriei.

Evoluţia în construcţiile navale [2])

(Continuare)

de MARIUS GHEORGHIU

Ultimii douăzeci de ani au adus multe perfecţionări în mijloacele de propulsiune a vaselor, atât în construcţia maşinelor alternative şi a turbinelor, cât şi a motoarelor cu combustiune internă.

Generatorul de vapori, care serveşte la punerea în mişcare a maşinei alternative sau turbinei, e căldarea. La început, foarte simplă, se compunea numai dintr'o cutie de tablă. Abia către 1875 se construiră căldările tubulare cilindrice perfecţionate cari, din cauza uşurinţei de supraveghere şi solidităţei lor, se întrebuinţează încă şi astăzi în marina comercială. In aceste căldări masa de apă de vaporizat e traversată de numeroase tuburi, în interiorul cărora circulă gazele provenind din camera de combustiune. In ultimul timp s'au făcut mari progrese prin adoptarea combustibilului lichid (păcura), care are un număr mai mare de calorii decât cărbunele, face posibilă o reducere de personal şi permite menţinerea unei presiuni constante, ceiace aduce cu sine un rendement mai bun. Unele căldări întrebuinţate în marina comercială trebue să reziste la o presiune până la 20 atmosfere; marea majoritate numai până la 14 atmosfere. Supra-încălzirea vaporilor până la 400°, înainte de a trece în cilindrele maşinei sau în turbină, permite un rendement şi mai bun.

Primele maşini marine au fost alternative. Către 1850 vaporii erau produşi de generator la o presiune foarte redusă (1—1½ atm.) şi se puteau destinde numai o singură dată în doi cilindrii, de obicei orizontali, cum se instalau în primele vase cu elice. Perfecţionările aduse căldărilor au permis o ridicare a presiunei până la 5 atm. şi către 1854 se putu pune la punct maşina compound sau cu dublă destindere, în care vaporii se destindeau întâi într'un cilindru de înaltă presiune şi apoi într'un cilindru de joase presiune, de dimensiuni mai mari.

Către 1875 generalizarea întrebuinţărei căldărilor cilindrice şi a condensorului de suprafaţă făcu posibilă realizarea unei maşini cu triplă expansiune (1 cilindru înaltă; 1 cilindru mijlocie şi 1 cilindru joasă presiune). Maşina

---

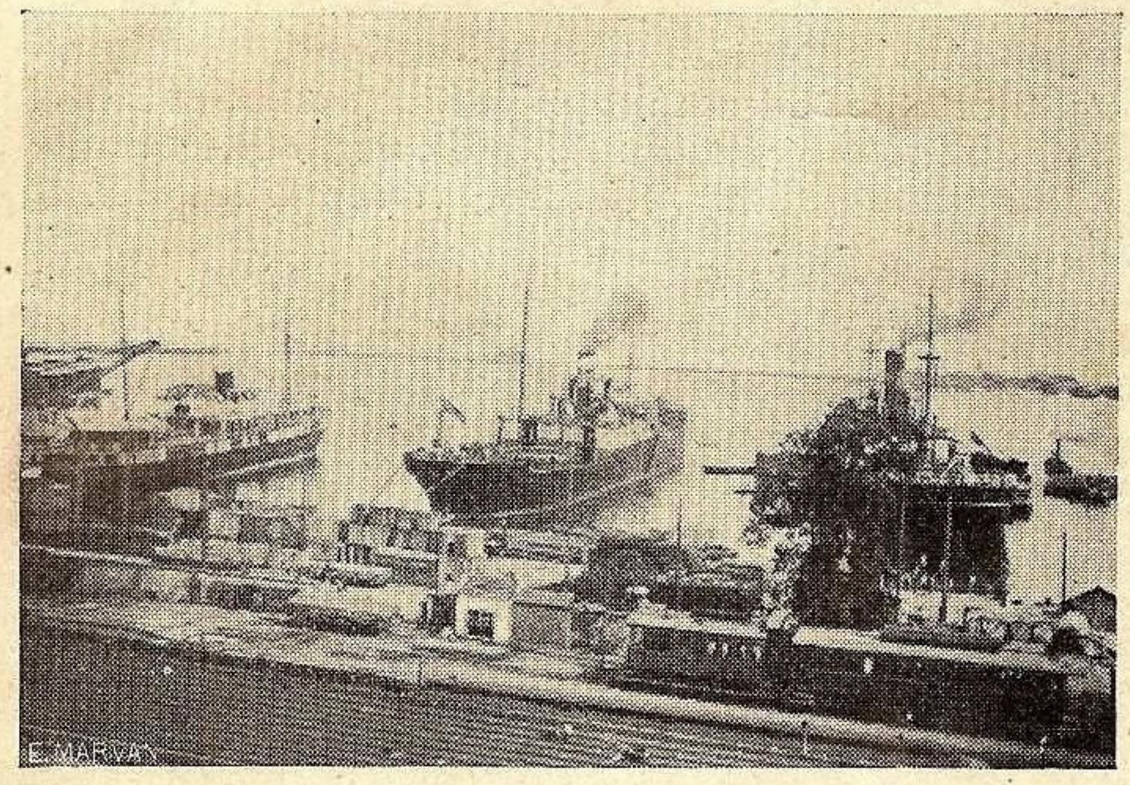
[1]) Fratele Generalului Rujinski, plecat din Şcoala Militară de la Iaşi, fost şef de clasă prin toate şcolele prin care a trecut. Imbarcat pe un bastiment francez, făcând turul lumei, s'a îmbolnăvit de holeră. A rămas îngropat în cimitirul din Smirna.

[2]) Rezumat din broşura „Problema Marinei Comerciale" de Al. Marius Gheorghiu, 1931, Tip. Slova, Brăila.

cu triplă expansiune fu instalată pe marile vase de călători ale timpului, către 1882—1885. Incetul cu încetul, condiţiile de întrebuinţare a vaporilor se îmbunătăţiră şi maşina cu quadruplă expansiune îşi făcu apariţia. Viaţa ei nu fu însă de lungă durată, fiindcă economia de combustibil ce se făcea prin destinderea vaporilor într'un al patrulea cilindru, nu compensa costul mai ridicat al instalaţiei, spaţiul enorm ocupat de al patrulea cilindru şi greutatea moartă pe care vasul trebuia s'o poarte în toate călătoriile lui, în dauna caricului.

Turbina cu vapori îşi făcu apariţia în marină în 1897. Ea fu construită de inginerul englez Parsons, dar abia în 1905, după multe încercări, fură făcute primele mari instalaţii cu turbine pe cele două transatlantice ale liniei Cunard : „Lusitania" şi „Mauretania".

Primele turbine erau directe, adică puneau direct în mişcare axul elicei ; dat fiind numărul lor mare de rotaţii, rendementul turbinelor nu era bun decât la vasele cu vi-



Trei cargobote în portul Alger.

teză mare. Atunci constructorii avură ideia de a reduce numărul mare de rotaţii a turbinei prin angrenaje, care se aşezau între rotorul turbinei şi arborele elicei. Datorită acestui dispozitiv se poate avea astăzi turbine cu 3000—4000 tururi pe minut acţionând elice cari se învârtesc cu 100—300 tururi. Puţin după aceasta, Föttinger în Germania, imaginä transformatorul hidraulic care îi poartă numele şi care chiar înainte de război funcţiona cu deplin succes ca reductor de rotaţii, pe multe vase cu instalaţii de turbine.

Cu toate perfecţionările aduse maşinei alternative în decursul anilor, rendementul ei e slab, căldările pierzând prin radiaţie între 85—90% din energia termică a combustibilului.

In 1891, inginerul german Diesel, se gândi să suprime căldările şi să facă arderea combustibilului — care în primele experienţe era cărbunele pulverizat — în chiar cilindrul maşinei, folosindu-se de aerul comprimat pentru a prinde amestecul carburant, după ciclul care îi poartă numele. Cărbunele pulverizat nedând rezultate satisfăcătoare, Diesel şi-a reluat experienţele servindu-se de combustibilul lichid.

Desvoltarea motorului Diesel în ultimele două decade. a adus un mijloc de propulsiune a vaselor care înlătură tot mai mult generatorul de vapori. Avantajele ce le prezintă o instalaţie de motoare sunt numeroase : rendement termic mare (33% faţă de 10—12% la maşinele alternative), reducerea spaţiului mort prin suprimarea căldărilor, restrângerea numărului de fochişti şi cărbunari, reducerea în greutate a aparatului motor, a spaţiului ocupat de combustibilul lichid, care se încarcă repede şi comod prin pompe, în fine o mai bună higienă a personalului de maşină.

Primul vas cu motor „Vulkanus" a fost construit în 1910 în Amsterdam de şantierul Nederl. Schps. Maats. Vasul de un tonaj de numai 1179 tone e amenajat pentru transportul petrolului în vrac şi are un motor cu 6 cilindrii, 4 timpi.

In 1912 şantierul Burmeister & Wain din Copenhaga, unul din pionierii în construcţia motoarelor Diesel, aplică o instalaţie de motoare pe un vas mai mare „Selandia" de 4950 tone. Instalaţia se compune din 2 motoare de câte 8 cilindri, cu 4 timpi. Ultimul vas continuă încă să navige, cu aceiaşi instalaţie de motoare, servind drept pildă vie scepticilor cari nu cred în eficacitatea şi siguranţa motoarelor instalate pe vase.

Dela această dată numărul de vase cu motor Diesel se măreşte în fiecare an şi în 1931 Lloyds Register menţionează un total de 9.431.433 tone, faţă de 752.606 în Iulie 1919.

La început motoarele se instalau numai pe vasele de un tonaj mic sau mijlociu, fiindcă puterea ce se putea obţine atunci pe cilindru era prea redusă şi pentru a acţiona vase mari, ar fi fost nevoe de un număr prea mare de cilindri.

Abia în 1924, prin punerea la punct a motorului cu dublu efect, s'a putut realiza puteri de ordinul 2400—2800 cai pe cilindru, ceiace a făcut posibilă construcţia de grupuri de motoare de 20.000—40.000 cai, suficiente pentru a acţiona vasele de călători transatlantice de mare tonaj [1]). Cel mai mare vas cu motor construit până în prezent, e transatlanticul „Augustus" aparţinând soc. Navigazione Generale Italiana din Genova. Vasul a fost pus în serviciu în Noembrie 1927 pe linia Genova-America de Sud. Are un tonaj de registru de 32.650 şi e acţionat de 4 elice puse în mişcare de 4 motoare M. A. N.-Savoia cu 2 timpi, dublu efect, de o putere totală de 28.000 cai la ax. Viteza la încercări a fost de 19 mile pe oră.

Printre ţările cari posedă flota cea mai mare de vase cu motor, trebue să citäm în primul rând ţările nordice : Danemarca, Suedia, Norvegia, apoi Germania şi Italia. In patria inventatorului Diesel construcţia a devenit atât de perfectă şi sigură, încât Ministerul Marinei nu a şo-

văit să adopte propulsiunea prin motoare a cuirasatului „Deutschland" de 10.000 tone deplasament. Ansamblul motorului se compune din 4 grupe a 6 cilindri M. A. N. cu dublu efect. cu o putere totală de 50.000 cai cari vor da vasului o viteză de 26 mile pe oră.

Ceiace împiedică încă o construcție a vaselor cu motor pe o scară și mai întinsă, e costul ridicat al motoarelor. Construcția lor n'a intrat până acum în faza de normalizare, de standardizare. Se construesc încă prea numeroase tipuri de motoare, în cari technicienii se străduesc să aducă nota lor personală, mărindu-le prețul de cost prin experiențe îndelungate și oneroase în dauna unui debușeu mai larg.

Technica construcțiilor navale s'a îmbogățit în ultimul timp cu numeroase aparate și dispozitive cari fac navigația mai sigură, mai comodă sau aduc economii în consumație.

In ceiace privește siguranța, trebue să menționăm în primul rând busola giroscopică, construită în Anglia de Brown, în Statele-Unite de Sperry, iar în Germania de Dr. Anschütz. Ea se compune dintr'o sfîrlează care se învârtește cu 20—30.000 rotații pe minut, într'o cutie în care s'a făcut un vid aproape complect. Prin învârtire, tupia se comportă față de rotația pământului ca o planetă și își îndreaptă axa ei proprie de rotație paralel cu axa pământului — devenind astfel o busolă ideală.

Nu trebue să uităm contribuția la siguranța navigației, a telegrafiei și telefoniei fără fir, cari permit vasului în plină mare, să rămână permanent în contact cu uscatul și să salveze numeroase vieți în cazuri de naufragii. Radio-goniometria permite vasului, cu o instalație foarte simplă, să poată determina, prin unde electro-magnetice trimise de radio-faruri și detectate la bord, poziția exactă a vasului. Asemenea indicații sunt cu deosebire interesante în caz de ceață sau în timpul nopții, când vasul navigă în apropiere de coastă.

Se știe că tangajul și ruliul vaselor pe mare furtunoasă, e parte acea mai neplăcută a unei călătorii, atât pentru pasageri, cât și de multe ori, chiar pentru echipaje. Dar ruliul mai are și un alte neajuns : el produce amestecul de mărfuri în cargobote, dezarimarea coletelor cari nu sunt bine așezate și mai ales o pierdere în vitetesă.

Frahm în Germania, a imaginat un dispozitiv de amortisare a ruliului, care constă din tancuri în formă de U, așezate în toată lărgimea vasului. Aceste tancuri sunt umplute în parte cu apă, care prin oscilațiile ei amortisează ruliul vasului.

Un alt mijloc de propulsiune, care e încă în faza încercărilor, e turbina cu combustiune internă. Principiul e cunoscut și s'a ajuns a se construi asemenea turbine pentru experiențe, dar nu s'a găsit încă un aliaj care să reziste timp îndelungat presiunilor și temperaturilor desvoltate de ciclul Diesei : ultimul cuvânt pentru punerea la punct a acestor turbine îl are deci industria metalurgică.

Marea, factor de regenerare

de Docent Dr. Slobozianu

Climatul Mării Negre nu este în timpul verii, atât de rece și aspru ca al mării Nordului și al Canalului Mânecei. El nu este nici atât de cald și de obositor ca al mării Adriatice și al mării Mediterane, care, în unele zile de vară, slăbește organismul prin căldura prea mare.

Pe coastele mării Negre, cad vara foarte puține ploi. Aceasta se datorește climatului de stepă al Dobrogei. Timpul frumos permite bolnavilor să urmeze regulat cura și să nu piardă, din cauza ploilor, un timp prețios. Nu se întâmplă așa pe coastele celorlalte mări și oceane, unde plouă de 3—4 ori mai mult ca la noi.

Un alt caracter al coastelor noastre este uscăciunea. Clima uscată și sănătoasă îngădue bolnavilor și chiar reumaticilor, să vină în staţiunile noastre maritime. In unele dintre ele, cum este staţiunea Movilă Tekirghiol, reumaticii fac băi calde de nomol, tratament, care n'ar fi posibil, dacă această climă n'ar fi uscată.

Pe coasta mării Negre, vântul bate mai mult de la larg, aducând cu el aerul înviorător și încărcat cu săruri de tot felul, săruri conținute în ploaia de picături, care plutesc în aer. Picăturile acestea provin din sfărâmarea valurilor și conțin pe lângă alte multe săruri, iod și brom. Aerul mării are de trei ori mai mult ozon de cât aerul din orașe.

Acțiunea vântului asupra organismului este din ce în ce mai bine studiată. El biciuește și masează pielea lucrând ca un „duș neîntrerupt de aer". Sub influența vântului, circulația din piele se face mai intens, nutriția este activată, pofta de mâncare crește și starea generală a bolnavilor se îmbunătățește.

Climatul maritim, pentru persoanele venite la mare, este un lucru nou. Aclimatizarea, deprinderea cu climatul mării, trebue făcută treptat, altfel se ivesc turburări supărătoare : copii și chiar adulții devin uneori agitați, nu pot dormi, unii dintre ei perd apetitul.

Un alt agent fizic, de o deosebită importanță pentru medicina modernă, este tratamentul prin băi de soare, numit helioterapie. Din punct de vedere medical, se poate spune că fraza lui Michelet : „Dintre toate florile, floarea omenească are cea mai mare nevoe de soare", nu este o simplă exagerare poetică.

Soarele strălucește egal pentru toți și-l găsim pretutindeni. Totuș, puterea lui de vindecare nu este aceeaș în toate părțile. Praful și fumul, care plutesc în strat gros în atmosfera orașelor, reține o bună parte din razele ultraviolete, adică tocmai razele, care ajută creșterea și care au un rol mai mare în vindecarea multor boale.

Din contra, atmosfera curată, de pe plaja mării, permite razelor solare, să ajungă neîmpedecate până la noi. Mai mult chiar, vaporii de apă opresc o parte din razele roșii, care congestionează și lasă să treacă razele ultraviolete. Așa se explică de ce băile de soare, făcute pe plaja mării, sunt de o eficacitate, pe care n'o pot avea în altă parte.

Coasta mării Negre este orientată dela Nord la Sud, și este expusă în modul acesta spre răsărit. Afară de pitorescul de a vedea soarele răsărind din valuri , această particularitate a țărmului mării noastre dă posibilitatea, să se facă băi de soare dimineața și să se evite orele calde, când soarele este obositor și congestiv.

Şi pentru cura de soare ca şi pentru climatul maritim, e nevoe de o perioadă de antrenament. Este absolut necesar, să se urmeze o metodă.

Nu vedem atâtea persoane, care din cauza abuzului de soare şi de băi reci, pleacă obosite şi slăbite dela mare ?

INDICAŢIILE MEDICALE.

Aşezarea lacurilor sărate pe ţărmul mării dă litoralului românesc un caracter special şi este de o deosebită importanţă medicală. In modul acesta găsim asociaţi agenţii cei mai activi, de care dispune : climatul maritim şi băile sărate de nomol. Aşa se explică de ce se vindecă în staţiunile noastre boale grave şi cronice, care trate în oraşe sau în sălile închise de spital, n'au nici o şansă de ameliorare.

Climatul maritim şi băile reci de mare au o acţiune tonică, reconstituantă. Bolnavii deprimaţi, surmenaţi, se simt bine la mare. Afecţiunile osoase, articulare, scrofuloza, pleuro-peritonitele, adenopatia tracheo-bronşică, afecţiune atât de frecventă la copii, ar trebui să fie tratate şi la noi, tot la mare, ca în toate ţările din apusul Europei. Am putea spune chiar, că afecţiunile menţionate mai sus nu se vindecă decât la mare.

Tratamentul helio-marin n'are numai un *rol curativ* ci şi unul *preventiv*. Viaţa la mare măreşte rezistenţa organismului împotriva boa-

La Mamaia.

lelor şi în special în contra tuberculozei. El pune organismul în stare să lupte cu această teribilă boală.

Corpurile, care lâncezesc, înmagazinează o energie nouă. La aceasta se adaugă în unele staţiuni, cum ar fi staţiunea Movila-Tekirghiol, acţiunea apei sărate şi a nomolului — complexe de medicamente de cea mai mare valoare.

Profesorul Landouzy defineşte acţiunea climatului maritim în modul următor : „Viaţa la mare face minuni, topind inflamaţiile ganglionare, modificând nutriţia, într'un cuvânt făcând din copiii slăbănogi, individualităţi transformate şi temperamente reînoite".

Foarte multe state din Apus trimit la mare copiii debili, lucrătorii din fabrici, recruţii slabi, cari înainte erau reformaţi din armată pentru debilitate. Viaţa la mare îi regenerează şi-i face apţi pentru muncă şi pentru producţie pe unii, pentru serviciul militar pe ceilalţi. Italia singură recuperează, cu ajutorul coloniilor maritime, sute de mii de soldaţi anual.

Din punct de vedere social şi naţional este de o deosebită importanţă prevenirea şi tratarea debilităţii, a scrofulozei, a localizărilor osoase şi articulare.

Un medic francez spunea : „a vindeca o mie de scrofuloşi este a prepara mai multe regimente pentru apărarea ţării ; a vindeca 10.000 este a dota Franţa cu un întreg corp de armată".

In ţară avem câteva colonii maritime şi câteva sanatorii la mare, absolut insuficiente pentru marele număr de copii debili sau bolnavi, cari au nevoe de cura helio-marină. Neavând posibilitatea să fie trimişi la mare, ei îşi prelungesc suferinţa prin sălile triste de spital. Coloniile şi sanatoriile maritime ar trebui grupate în jurul lacurilor sărate, deoarece se ştie că rachitismul, scrofuloza, afecţiunile osoase şi articulare, în anumite stadii bineînţeles, se vindecă mai repede dacă sunt tratate prin băi sărate şi prin băi de nomol.

O altă mare indicaţie a băilor de nomol este reumatismul sub toate formele lui : articular, muscular, lombago, nevralgiile de tot felul, printre care mai frecventă este sciatica.

Boalele de femei, atât de numeroase, sunt tratate cu mare folos în staţiunile noastre de nomol. Şi în aceste boale, ca şi în reumatism, băile calde fac să se resoarbă procesele inflamatorii. La acţiunea băilor de nomol se asociază acţiunea soarelui, care topeşte şi el inflamaţiile. Climatul maritim modifică starea generală, care, după cum se ştie, este în strânsă legătură cu afecţiunea locală.

Terminăm aceste consideraţii cu constatarea că, pe coastele mării Negre şi în speccial în staţiunile noastre înzestrate cu lacuri sărate de nomol, avem reuniţi un foarte mare număr de factori, de o mare putere de vindecare, pe care nu-i putem găsi strânşi la un loc în nici o altă parte. Aerul mării, soarele, apa sărată, nomolul, sunt forţe vii ale naturei. Lor le revine rolul de a vindeca ce a rămas nevindecat prin alte tratamente.

CUM TREBUESC FACUTE BAILE DE SOARE

— Principiile helioterapiei —

1. *Băile de soare trebue să fie făcute direct pe suprafaţa corpului,* adică între soare şi piele nu vor fi interpuse stofe, pânzeturi, voaluri sau geamuri. Razele cele mai active, ((razele ultra violete) sunt oprite de aceste substanţe, chiar sticla reţine o foarte mare parte din ele. Prin urmare este bine ca băile de soare să fie făcute sub cerul liber sau cel puţin într'o cameră cu geamurile larg deschise, în nici un caz într'o galerie de sticlă.

2. *Cura de soare trebue să fie făcută pe toată suprafaţa corpului.* Helioterapia are o acţiune locală şi o acţiune generală. Cu toate că de cele mai multe ori avem de tratat o leziune limitată la un punct, helioterapia trebue aplicată pe toată suprafaţa corpului, ca să modificăm starea generală a întregului organism.

Din nefericire este greu de făcut la noi în ţară băi de soare totale, de oarece nu dispunem decât de foarte puţine instalaţii de helioterapie. (solarii). Instalaţiile de helioterapie sunt construcţii relativ simple, cu pereţii sau cu perdele care separă bolnavii unii de alţii. In cabina lui fiecare bolnav se desbracă, se aşează pe un pat având numai capul protejat. La adăpost de priviri indiscrete şi de vânt, bolnavul îşi poate lua liniştit baia de soare.

Când nu se poate expune la soare tot corpul, recomandăm să se ţină la soare regiunea bolnavă (afară de contra indicaţii medicale) dinpreună cu regiunea învecinată, descoperită pe o suprafaţă cât mai întinsă. Părţile neexpuse e bine să fie acoperite cu o pânză de culoare deschisă, deoarece hainele groase sau închise înmagazinează prea multă căldură.

Capul trebue acoperit cu o pălărie mare sau e bine să fie protejat de o umbrelă .

3. *Băile trebue să aibă un mers centripet,* adică se începe cura expunând la soare mâinele şi picioarele, ,în zilele următoare coapsele şi braţele, apoi se expune abdomenul şi toracele.

4. *E nevoie ca atmosfera să fie cât mai lipsită de praf, de fum şi de umiditate.* Razele solare străbat cu atât mai bine cu cât aerul este mai curat. Pulberile din aer precum şi vaporii de apă reţin o parte din raze. Se înţelege de ce băile de soare făcute într'o atmosferă încărcată de praf şi de fum, cum este în oraşe, în porturi, dau rezultate mai slabe decât băile făcute într'o câmpie cu aer curat, la

munte ori la mare. Aceasta nu înseamnă însă că în oraşe trebue să renunţăm la cura de soare.

Aerul din jurul corpului trebue să fie cât mai uscat ; într'o atmosferă umedă transpiraţia produsă de căldura soarelui nu se poate evapora şi baia de soare oboseşte.

Ca să nu răcim, băile trebue făcute la adăpost de curent. Din partea din care bate vântul se întinde un cearşaf fixat pe două lemne bătute în pământ.

5. *Cerul înourat nu împedică să treacă toate razele ultraviolete.* Oelsnitz a arătat că lumina difuză din zilele înourate nu este lipsită de acţiune, aşa în cât se poate continua cura şi în aceste zile. Razele ultra violete trec în mare parte şi prin nouri, cari opresc mai ales razele calorifice. Din această cauză la marginea mării, vedem adese ori arsuri ale pielei chiar în zilele înourate.

6. *Ora la care se fac băile de soare.* Pentru o baie de soare, care după cum se ştie trebue să fie făcută pe tot corpul, este nevoie de o temperatură exterioară de cel puţin 18° C la umbră şi de cel mult 45° la soare. Dacă temperatura este scoborâtă, bolnavul poate răci, o căldură mare îl oboseşte sau îi dă congestia organelor interne.

Vara, cea mai bună oră de bae de soare la mare este între 8 şi 11 dimineaţa, şi între 3 şi 5. In modul acesta evităm orele de dimineaţă când nisipul şi aerul sunt reci şi orele cuprinse între 11 şi 3 când acţiunea soarelui este prea violentă. La aceste ore este bine ca organismul să fie lăsat în repaos ca să-şi facă digestia.

Să ştie că în unele localităţi de munte (Leysen), soarele radiază cu atâta putere încât bolnavii stau la soare desbrăcaţi fără să le fie frig. Aceste băi se fac între orele 6 şi 9 de oarece după aceste ore este prea cald.

7. *Alimentaţia în timpul băilor de soare* este bine să conţină mai puţină carne. Rollier recomandă un regim vegetarian mixt, (lăpturi, legume şi fructe).

8. *Durata băilor de soare,* trebue mărită în mod treptat ca să evităm reacţiunile violente produse din partea organismului.

Se ajunge treptat la o expunere la soare de 2—4 ore, durată care variază după intensitatea razelor solare şi după toleranţa fiecărei persoane în parte. Durata de trei ore este în general suficientă. Timpul maxim de expunere la soare variază după cazuri. D'Oelsnitz recomandă să nu se depăşească durata, care convine fiecărui organism. Dar câtă prudenţă trebue să cerem pacienţilor noştri ca să admitem că se vor ţine de această indicaţiune! Foarte multe persoane cred că băile de soare ca şi băile reci sau calde sunt cu atât mai eficace cu cât sunt mai prelungite. *Repeziciunea sau prudenţa, cu care creştem în fiecare zi timpul de expunere la soare, depinde de reacţiunile locale şi generale, pe care le prezintă persoana tratată.* Dacă pielea se roşeşte şi se irită, dacă bolnavul n'are apetit, nu doarme, e agitat, mărirea timpului de expunere la soare se va face încet ; este nevoie în aceste cazuri cam de 15—20 de zile până ce bolnavul se obişnueşte cu noul tratament. La persoanele la care pielea se pigmentează (se pârleşte), şi la care nu apar tulburări nervoase, putem să ajungem la o bună toleranţă în 6—10 zile.

Tehnica variază şi cu vârsta persoanei care face helioterapie.

METODA LUI ROLLIER (DE LA LEYSEN)

Se repetă de 2—3 ori pe zi, la câte 10 minute interval, şedinţe care sunt mărite în modul următor :

	1 zi	2 zi	3 zi	4 zi	5 zi	6 zi
picioare	5 minute	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.
gambe		5 m.	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.
coapse			5 m.	10 m.	15 m.	20 m.
abdomen				5 m.	10 m.	15 m.
piept					5 m.	10 m.
spate						5 m.

Aceasta înseamnă că, de exemplu a patra zi, se expun picioarele 5 minute, după acest timp se descopăr succesiv gambele 5 minute, coapsele 5 minute, abdomenul 5 minute. In modul acesta picioarele stau la soare 20 minute, gambele 15, coapsele 10 şi abdomenul 5 minute. După această şedinţă bolnavul stă acoperit 10 minute ; se repetă expunerea de 3 ori. E bine ca bolnavul să se întoarcă pe o parte şi pe alta. Timpul de expunere pentru fiecare regiune e mărit zilnic cu câte 5 minute la fiecare şedinţă ceiace face în total 15 minute mai mult pe fiecare zi. Ajungem să expunem la soare tot corpul chiar dela începutul băei mărind treptat timpul de helioterapie până la o oră de şedinţă.

Tehnica aceasta se poate executa conducându-ne de următorul tablou :

1 zi					5 m.
2 «				5 m.	10 m.
3 «			5 m.	10 m.	15 m.
4 «		5 m.	10 m.	15 m.	20 m.
5 «	5 m.	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.
6 «	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.
7 «	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.	35 m.
8 «	20 m.	25 m.	30 m.	35 m.	40 m.
9 «	25 m.	30 m.	35 m.	40 m.	45 m.
10 «	30 m.	35 m.	40 m.	45 m.	50 m.
11 «	35 m.	40 m.	45 m.	50 m.	55 m.
12 «	40 m.	45 m.	50 m.	55 m.	60 m.
13 «	45 m.	50 m.	55 m.	60 m.	60 m.
14 «	50 m.	55 m.	60 m.	60 m.	60 m.
15 «	55 m.	60 m.	60 m.	60 m.	60 m.

Pe plaja dela Carmen Sylva (Movila).

ACCIDENTELE PRODUSE DE BAILE DE SOARE ŞI DE CLIMATUL MARITIM

Helioterapia lucrează ca un medicament. Medicul trebue deci să urmărească efectul pe care îl au razele solare asupra organismului. In urma băilor de soare se pot observa :

a) Leziuni locale.

b) Tulburări generale.

a) Leziunile locale observate în mod mai frecvent sunt arsurile. Intr'un grad mai uşor *pielea devine roză, apoi se face roşie,* uneori pielea se umflă, bolnavul are usturimi, dureri, nu poate dormi. Această roşeaţă dispare în 3—4 zile, pielea de obiceiu se jupoaie (se descuamează) şi se pigmentează (se înegreşte). In alte cazuri se fac băşici pline cu lichid, care pot fi mai mici *(vezicule)* sau mai mari *(bule).*

Accidentele de mai sus sunt chinuitoare pentru bolnav din cauza usturimilor pe care le produc. Roşeaţa se tratează întrebuinţând comprese umede sau ungând pielea cu vaselină simplă sau asociată cu diferite alte substanţe, care decongestionează pielea şi o anesteziază (diminuă durerile). Pielea arsă nu va fi expusă cât-va timp la soare. Când arsura s'a vindecat, pielea trebuie să fie acoperită şi

expusă treptat. Veziculele şi bulele vor fi îngrijite ca ori care altă arsură, evitându-se supuraţia.

Arsurile se produc din cauză că băile de soare au fost făcute fără metodă. Din cauza lor bolnavul pierde câteva zile de tratament,

In jurul bărcii.

aşteptând ca arsurile să se vindece. Arsurile întinse la toată suprafaţa pielei sunt mult mai grave. In fiecare an avem de îngrijit zeci de persoane, care stând din prima zi mult timp expuse la soare au pielea complect arsă. Aceste persoane prezintă temperatură ridicată, 40—41°, plus frecvent, nelinişte şi o usturime mare a pielei.

b) Turburări generale. Uneori se ivesc cazuri de *isolaţie* de intensitate variată. Bolnavul este neliniştit, are faţa congestionată şi respiră cu greutate. Persoanele insolate sunt palide, cad în *sincopă,* au tulburări nervoase, care pot merge până la *coma.* In sfârşit în cazurile grave *mersul insolaţiei este fulgerător,* putând determina moartea. Din fericire, la mare nu vedem decât rar insolaţii grave. Aceasta din cauză că razele călduroase sunt reţinute de vaporii de apă din atmosferă.

Alte accidente ale helioterapiei sunt *congestiile organelor profunde,* în special *congestiile pulmonare.* Ele se produc la bolnavii care au focare tuberculoase şi fac băi de soare fără să consulte vre-un medic, *Ori, bolnavii cari au suferit de piept trebue să fie foarte prudenţi în ceeace priveşte băile de soare!* La începutul tratamentului pieptul trebue să nu fie expus la soare decât după ce prin examene clinice şi radiografice s'a stabilit că procesul pulmonar s'a stins.

Tot atât de prudenţi trebue să fie bolnavii, care au adenopaţii tracheo-bronchice (ganglioni dealungul bronhiilor). Acest fel de bolnavi expuşi mult la soare capătă febră şi o agravare a boalei.

Sunt persoane care nu se pot adapta cu helioterapia. In unele cazuri helioterapia accelerează pulsul, ridică temperatura, dă oscilaţii mari ale tensiunei arteriale. Pentru aceasta *bolnavul trebue să ţină în curent pe medic cu pulsul şi cu temperatura cel puţin la începutul curei.*

Se va lua pulsul şi temperatura înainte de baia de soare, imediat după bae şi la o oră după bae. *Temperatura* se ridică după bae (nu trebue să treacă de 38°) şi cade o oră după bae. Dacă în loc să se coboare ,temperatura se ridică după o oră, acesta este un semn că tratamentul făcut nu e bine tolerat *Pulsul* se ridică şi el imediat după bae, dar cade sub cifra iniţială o oră după bae. Dacă pulsul e tot frecvent o oră după bae, aceasta înseamnă că organismul nu se adaptează bine la cura de soare sau că se face o greşeală de technică. (d'Oelsnitz).

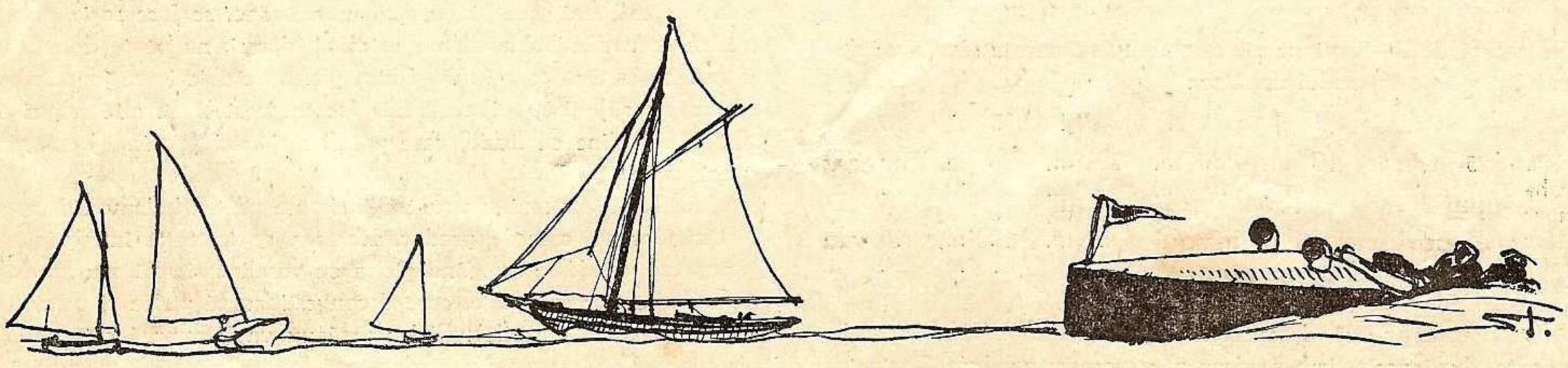
La accidentele helioterapiei se adaugă la mare şi *tulburările produse de climatul maritim.* Nu va fi fără interes să atragem atenţiunea asupra acestei chestiuni în general rău cunoscută la noi. Climatul maritim oboseşte pe unele persoane, excită pe altele, determină uneori tulburări digestive, câte odată dă febră. *Din această cauză persoanele care vin la mare au nevoie să se obişnuiască treptat cu tratamentul helio-maritim.* De obicei familiile stau din prima zi ceasuri întregi pe plajă. Unele persoane mai nervoase şi unii copii sunt agitaţi, nu dorm şi nu mănâncă. Ar trebui să se aplice şi la noi procedeul pe care l-am văzut întrebuinţat pe plajele din străinătate. Copii, care soseau la Berck sur Mer erau ţinuţi în primele zile pe dune (pe dealurile de nisip din spatele plajei) şi numai după câteva

Plaja clubului nautic Giurgiu
(Foto. Al. Daia)

zile ei erau duşi pe plajă în prima săptămână 1/2—1 oră pe zi, în săptămâna a doua 2—3 ore pe zi.

După ce persoanele s'au obişnuit cu clima de munte sau de mare se încep şedinţele de helioterapie.

Dacă nu se ia în consideraţie toate aceste indicaţiuni copiii sau persoanele care au urmat tratamentul helio-maritim pleacă mai obosiţi de cât au venit şi nu profită atât cât ar trebui.

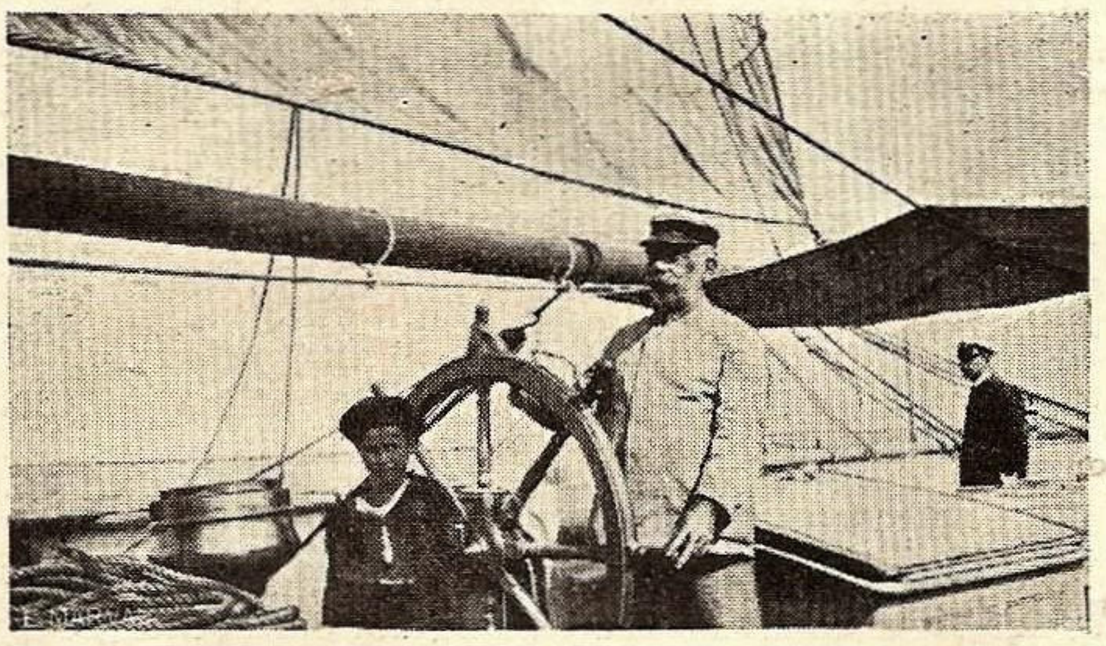


ANTONIO ROTTA

PILOTUL BRICULUI „MIRCEA"

de Locot. ED. GHEZZO

Mic de statură, îndesat, şi bine legat; cu figura-i blândă, cu ochi pătrunzători sub sprâncenele-i stufoase, energice, pe puntea lui „Mircea" Moş Antonio, cu picioarele goale, cu pantaloni suflecaţi, se învârtea toată ziua bombănind în limba lui, un jargon marinăresc italo-român.



Antonio Rotta la cârma lui Mircea.

Moş Antonio era italian din Calabria, din Vila San Giovani, mic port ce străjueşte poarta Messinei spre Vest.

Plecat din patrie de 42 de ani, adusese în mijlocul nostru acea atmosferă de limbuţie şi drag de viaţă, caracteristică meridionalului. La 62 de ani Antonio era încă sprinten, se urca în vârful catargului, la Rândunică, unde, singur, se asigura de executarea manevrei. Patruzeci şi doi de ani a instruit pe marinarii noştri, ca maestru pilot la manevra velelor. Şi multe lucruri aveam de învăţat dela acest lup de mare. Doar, navigase pe vechile corăbii, luase parte în călătorii lungi dela Londra la Sidney, făcând parte din acele echipaje, care nu se mai întorceau decât înjumătăţite de valuri, furtuni şi boli.

Antonio Rotta, era un mare îndrăgostit de cariera sa. Avea un cult pentru bastimentul său, iar vela, făcuse din el un pânzar fără seamăn — admira navele cu pânze — şi detesta maşinele şi motoarele — *„râşniţele"*, cum le spunea el.

In legătură cu aceasta se povesteşte că :

Venind în port în anii din urmă, o escadră compusă din cele mai frumoase vase Franceze, în frunte cu „Dugay-Trouin" şi întrebat ce părere are despre aceste bastimente, a răspuns : „Asta non sono bastimente — sono pontonis. — Bastiment esti „Mircea".

Dela Antonio cunosc povestea lămâei, care a vindecat un echipaj întreg de boala scorbutului.

Tot el povestea că în apropierea Insulei Şerpilor, un elev al Şcoalei de Marină, de pe bord zărind estompându-se la orizont Insula Şerpilor, s'a grăbit să anunţe pe Ofiţerul de cart : „Să trăiţi d-le Căpitan, se zăreşte Arhipelagul".

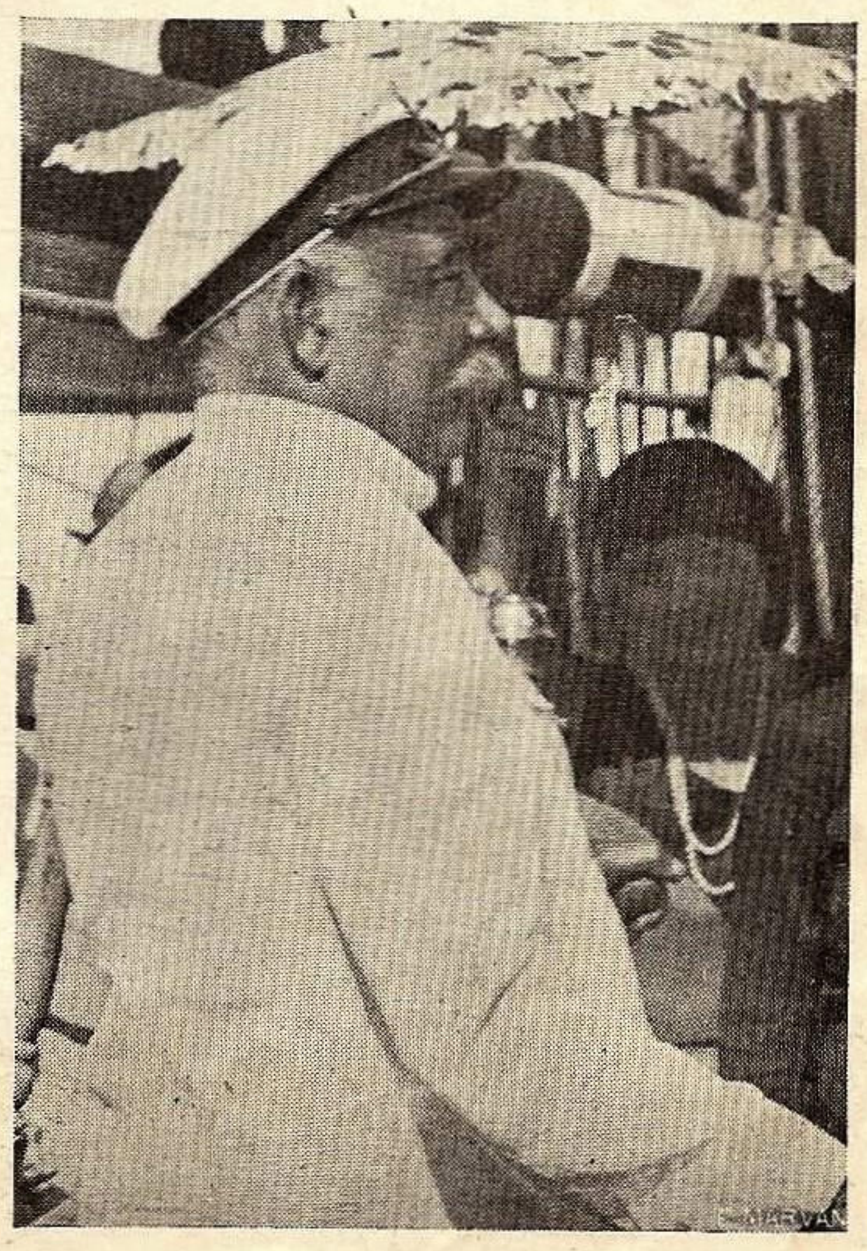
O singură întâmplare nu a povestit-o Antonio, şi aceasta pentrucă amintirea ei îl necăja cumplit.

— „La Balcic, în radă, în anii din urmă Antonio provocă un ofiţer dela bord la o întrecere de bărci cu vele. Din vreme rivalul moşului a avut inspiraţia ca să înlocuiască legăturile solide ce ţin vela prinsă de catarg, prin legături slabe. Abia porniţi cu velele ridicate, vântul umflând velele iar legăturile fiind slabe, Antonio şi-a văzut velele pornind în chip de smeu. Numai cine l'a cunoscut îşi poate închipui scandalul şi hazul ce au urmat.

Antonio, s'a bucurat în viaţă de cea mai graţioasă atenţiune şi din partea întregii Familii Regale. Este ştiută copilăria trăită la bordul navelor a Auguştilor fii ai Casei noastre Regale. Antonio a avut prilejul să plimbe în bărci şi să distreze pe A. A. L. Lor, care s'au ataşat de el compensându-l cu cea mai firească atenţiune.

La Balcic în anul 1928, când eram aci, în radă, sub comanda Comandorului Pogonat, Antonio, a cărui cabină era un depozit de coloniale şi bunătăţi, cu talentul său neîntrecut şi în arta culinară, în special în *„Spaghete al Sugo"*, a avut cinstea de a pregăti prânzul Regal, oferit la bordul nostru cu ocazia eşirei în mare a M. S. R. Regina Maria şi A. S. R. Principesa Ileana.

Mi-aduc aminte de „Mircea", aplecat sub vele, Antonio se împărţea între bucătărie şi manevre, cu darul să-



Antonio Rotta dă lămuriri excursioniştilor.

de a comenta şi ce-i bun şi ce-i rău, strigând atunci când era sigur că nu va fi auzit de Comandant : „Uitaţi-vă la Mihai Viteazul".

Atenţiunile şi aprecierile Regale au făcut, ca Antonio să fie invitat alături de noi, la una din seratele Palatului Regal, în 1929—1930. Tot cu acest prilej M. S. Regina, i-a conferit „*Propriu moto*" decoraţia Coroana României de mult meritată, cu un prilej pe care îl voiu descrie mai jos. Moş Antonio avea aspectul unui „Enfant gâté" al zilei. După decernarea decoraţiei, Antonio nu s'a putut să nu complecteze solemnitatea cu un mic divertisment,

Antonio Rotta şi tinerii sublocotenenţi.

nostim. Imediat după prinderea decoraţiei, cu aerul cel mai candid se adresă : Acuma Maestate daţi-i-mu şi una butelia di şampania".

Această distincţie i-s'a acordat în urma salvărei unui torpilor.

Acest torpilor era adus la remorcă pe mare rea. Din cauza furtunei s'a rupt remorca, rămânând torpilorul cu cuţiva oameni şi cu Moş Antonio pe el. Prin priceperea sa, a lăsat ca torpilorul să devieze până aproape de funduri accesibile ancorărei. Aci, a ancorat cu cele două ancore şi tot lanţul dela bord. Zile în şir a stat în situaţia aceasta, fără hrană, apă şi fără a se odihni. Salvase un torpilor, bine meritând această recompensă.

Antonio, în relaţiile cu marinarii bordului, era bun şi darnic cu soldaţii buni. Le oferea tutun şi bunătăţi, susţinându-i în faţa Comandantului. Cu ofiţerii pe cari din diferite motive nu-i putea agreea, atunci când Comandantul îi trecea la examinare punându-i să facă volte, avea grijă Antonio, ca la comenzile ordonate el să pue cârma invers, spre a le strica manevra. Acestea erau micile lui glume răutăcioase.

In toamna anului 1929—1930, Antonio, ajuns de ani şi de un vechiu reumatism, deşi în aparenţă voinic, el şi cu vărul său Domenico, maestru velar la Serviciul Maritim Român, încep a-şi aranja situaţiile spre a se retrage din Marină.

S'a dat un banchet la care a luat parte toată Marina. A fost o adevărată serbare peste care plutea atmosfera acelei melancolii, minunat sintetizată în „Partir, c'est mourir un peu". De la Graniţă — de acolo unde cuprins de realitatea clipei care-i toarnă în suflet acele simptome ale despărţirii pentru totdeauna — de acolo, vărsând încă o lacrimă pentru marea, bricul şi marinarii lui, Antonio nu a putut înfrâna sentimentele şi, ca o manifestare a lor, a trimis următoarea mişcătoare telegramă : „Părăsind pământul ţării Româneşti aşa de ospitalier, vă trimit ultimul meu salut şi ultimele mele gânduri".

Antonio, întors în satul său de marinari, în mijlocul familiei sale, după patruzeci şi doi de ani, îşi satisface dragostea de mare pe una din bărcile cu vele pe care o are. Şi cu această barcă el încrucişează drumul vapoarelor ce trece prin Messina. La informaţia mea, că vor trece prin Messina spre Napoli distrugătoarele noastre „*Mărăşti*" şi „*Mărăşeşti*", Antonio, cu bărcuţa sa, a aşteptat trecerea lor în larg.

O secundă... două, a zărit silueta lor ce goneau sub cei patruzeci şi cinci mii cai putere şi apoi s'au topit în două puncte fumegânde pe orizont.

Imi amintesc de ultimul cart de noapte pe „Mircea", când Antonio şedea rezemat de piciorul catargului. Bricul era înclinat pe o coastă... nu se auzea decât un fâşiit scurt de val, iar cerul era plin, plin de velele lui „Mircea".

BĂILE DE MARE[1]

Se apropie sezonul de mare: prin gazete au şi început reclamele hotelurilor de pe ţărmul mării şi apologia plajei; trenuri „fulgere" încep să se înfiinţeze; aeroplane de curse încep să spintece văzduhul spre malul minunatei şi încântătoarei mări.

Lumea începe să se pregătească, medicii sfătuesc pe suferinzi să ia calea spre lumea de valuri albastre; prietenii şi cunoscuţii se sfătuesc, se îndeamnă, atraşi de mirajul mării.

Şi lumea va face băi de mare şi anul acesta, ca şi anul trecut, ca şi anul care vine, dar puţini ştiu *cum trebuie* să fie făcute băile de mare.

*

Mai întâi trebuie să se ştie că baie de mare făcute dis de dimineaţă sau seara după apusul soarelui nu sunt bune.

Cel mai nemerit, cel mai bun timp pentru băi este cât soarele stă pe cer ,dela ora 11 până la ora 18. In afară de acest interval de timp, nu trebuie să se facă baie de mare.

Nu trebue să se facă decât o singură baie pe zi. Două băi nu numai că nu fortifică organismul, dar chiar îl slăbesc. Totuşi, persoanele tinere şi robuste pot să facă şi a doua baie, — dar numai cu avizul medicului.

Obiceiul de a face baie, apoi de a te întinde pe plaje, la soare, apoi de a intra iar în apă, deşi în aparenţă nu aduce nici un rău, nu este consiliabil, pentrucă silim organismul să facă prea multe eforturi ca să reacţioneze contra temperaturei scăzute a apei, reacţiune care, dacă foloseşte de este făcută odată, strică dacă se face de mai multe ori.

*

Un factor principal ca efectul băilor de mare să fie bun este durata băiei.

Cât timp să stăm în mare?

Nu se poate preciza. Nu poţi spune nimănui: „Stai în apă 10, 15 sau 20 de minute".

Durata unei băi de mare este în funcţie de fiecare persoană în parte şi în funcţie de cum reacţionează fiecare organism.

Toţi ştim că — în afară de zilele foarte călduroase — când te bagi în apă ai o senzaţie de rece care uneori ia forma unei plăcute senzaţii de răcorire, alte ori merge până la senzaţia unui fior de frig, care aduce cu sine o contracţie a muşchilor şi o neregulă în respiraţie.

După acest *prim fior* care durează puţin, vine o senzaţie plăcută, organismul reacţionează, vasele periferice se dilată, sângele circulă mai din belşug la suprafaţă, cu alte cuvinte, corpul s'a aclimatizat.

Bun!

Dar aclimatizare nu durează mult!

Forţele organice au o limită; organismul reacţionând contra temperaturei apei face un efort mai mare, şi după puţin timp, toată tensiunea cerută pentru această supra-muncă se epuizează şi atunci se naşte iar o senzaţie de frig care din ce în ce creşte, se face mai simţită, mai generală, mai supărătoare şi corpul este străbătut de o contradicţie musculară care nu este decât un semnal de alarmă: *al doilea fior.*

Atât trebuie să dureze o baie de mare: *până la al doilea fior.*

Dacă se prelungeşte peste aceasta, baia poate să facă rău în loc de bine. Deci imediat ce a apărut al doilea fior trebuie să ieşim din apă.

Nimeni nu poate să precizeze când va apărea al doilea fior. Aceasta variază după robusteţea fiecăruia, după antrenament, după starea sănătăţei şi după vârstă.

Exerciţiile fizice măresc durata băilor de mare; cu ele circulaţia se activează, şi de aceia se recomandă multă mişcare în mare, şi înnot.

Din cele zise până acum uşor se poate pricepe că o baie de mare poate să dureze dela 5 minute până la o oră.

Şi mai trebuie să se ştie că atunci când temperatura apei este sub 15 grade, nu trebuie să facem baie.

Mai este ceva: în apă nu trebuie să intrăm cu frică şi binişor; trebuie să intrăm repede, trebuie să ne aruncăm,, ca să ne muiem tot corpul deodată.

Baia nu trebuie făcut decât la trei ore după mâncare.

*

Intr'o vreme erau la modă halatele de baie.

Nu sunt bune de fel! Ele, prin ţesătura păroasă din care sunt făcute, împiedică reacţiunea care vine după baie şi care este necesară. Aşa că, obiceiul de a sta, după baie, pe plaje, în costumul subţire şi colorat nu este o exibiţie sau un.. atentat la pudoare — ci o nevoie ca baia de mare să-şi facă reacţiunea.

Cel mai nemerit ar fi ca să se usuce corpul la soare, fără nici un fel de costum, dar... lucrul acesta, or cât ar fi de necesar, nu prea se poate face... încă.

Apă şi soare, sănătate şi distracţii.

Totuşi este bine, *este necesar chiar* a-l face copiilor: uscaţi-i la soare, goi, fără costum şi fricţionaţi-i uşor cu un prosop subţire.

Relativ la copii: până la trei ani copiii nu trebuie să facă băi de mare. Dela trei la patru ani pot să facă o baie foarte scurtă de 2—3 minute, dar numai în zilele senine,, fără vânt, cu marea liniştită şi numai la ora 12.

Dacă copilului îi este frică de apă nu trebuie forţat căci puteţi să-i provocaţi un şoc nervos, care poate să aibă consecinţe serioase, trebuie deprins încetul cu încetul, făcându-l să-şi bage mai întâi picioruşele, apoi restul corpului.

După baie este bine să mâncaţi ceva uşor.

*

Cam acestea sunt normele cum trebuiesc făcute băile de mare. Fireşte că pentru fiecare caz în parte trebuie consultat medicul, căci numai el este în stare să spuie fiecărui ce nevoie are pentru căutarea sănătăţei.

Dacă vă duceţi însă la mare fără să consultaţi medicul, adică, dacă sănătatea nu vă reclamă imperios băi de mare şi le faceţi mai mult de plăcere, atunci ţineţi-vă cât puteţi şi cât credeţi după normele ce vi le înşirarăm mai sus.

---

[1]) Redăm după d. Dr. P. Robescu câte-va sfaturi pentru cei care îşi vor petrece vara la mare, ca băile să le fie cu folos.

INVAŢĂ A INOTA

E ora de bae.

De departe, joacă în zare o simfonie de culori.

De aproape, o harmalae veselă şi sgomotoasă. Tineri, bătrâni, femei, copii, se aruncă în apa clară ce le dă fiori de voluptate. O delicioasă nebunie...

Plutesc, înoată...

— De ce stai pe nisip? De ce nu intri în apă? Nu ştii să înoţi?

— Invaţă. Ţi-i teamă?

Teamă de ce? De apă? Dă-mi mâna. Hai cu mine. Să te recomand apei. E de gen femenin, deci e cochetă şi capriţioasă. Ori cum ar fi: oglinda de cristal a unui lac, cursul rapid al unui râu de munte, sau imensa întindere de smarald a mării, e tot aceeaş. Nu trebue să cauţi a o înfrunta. Trebue să te laşi în voia ei cu toată încrederea.

Nu te răpezi; nu fă gesturi violente, să nu-ţi cheltueşti forţele de prisos. Domol... fi-i sigur că vei pluti.

Umpleţi bine plămânii cu aer. Aşa. Culcă-te lin pe spate, sau pe burtă. Intinde braţele în cruce...

Iată!... vezi că începi a pluti.

A înota nu înveţi în cărţi. Trebue să te bălăceşti în apă, dar cu ferma voinţă de a învăţa să înoţi. Nu toţi pot să devie şampioni, dar toţi trebue să ajungă a se ţine câtva timp la suprafaţă.

Inotul nu trebue socotit ca sport: e o necesitate.

Nici odată nu-i prea târziu să înveţi a înota. Şi bătrânii pot învăţa ca şi copii.

Nervozitate? Frică instinctivă? Nu. De vină este educaţia părintească. Ei ţi-au infiltrat această frică de înnec. Aţi văzut pe micii negri, copii sălbatici? Instinctul i-a învăţat să umble prin apă ca broscuţele.

Animalul om învaţă să înoate aproape în acelaş timp când începe să meargă:

Iată o metodă practică de a învăţa să înoţi, descrisă de unul din marii şampioni mondiali ai înotului:

Cea mai nouă metodă de a învăţa înnotul

Innotul nu este un sport (mişcare în natură) greu, ci din contră, este unul dintre cele mai uşoare ca mişcare, şi cel mai complect exerciţiu de educaţie fizică. Toţi muşchii se contractă în timpul înnotului şi deci tot corpul se găseşte în mişcare la un moment dat, executând în aceiaşi mişcare, muşchii totali, interiori şi exteriori. Uşurinţa de-a înnota pentru oameni este aceia că înnotul are mişcări instinctive (dela natură) şi deci, sunt tot atât de uşoare ca: *fuga pe jos, săriturile, agăţările de pomi, marşul în munţi,* etc., adică tot ce ne obligă natura de a face, pentru a trăi în mijlocul ei, şi cu elementele ei. Dar unii oameni, au credinţa că, această mişcare este foarte grea, ba unii cred că este o imposibilitate, ceiace dealtfel o desmint sutele de mii de oameni, copii, femei, bărbaţi şi fete (dintre care una a trecut canalul Mânecei 38 km.), care ştiu înnota. Greutatea înnotului, aşa cum o găsesc oamenii, este de ordin nervos şi lipsa de încredere ce o au în puterile lor, adică: *tăria trupească* şi *tăria sufletească*. Cea mai nouă metodă de a învăţa înnotul (metoda Lt. Paul Epureanu) *se bazează pe educaţia sufletească principial,* ş'apoi pe educaţia mecanică, adică mişcările fizice de înnot. Inainte vreme se credea că, învăţând mişcările de înnot, şi exersându-le cât mai des, vei putea învăţa înnotul. Totuşi aceasta mergea extrem de anevoios (lipsea încrederea individului), şi de multe ori elevul care învăţa, nu ajungea decât să se bălăcească, zicând că înnoată şi aceia la o apă destul de scăzută, fără a putea face o mişcare care să-i asigure un avantaj oarecare. Cercetându-se cauza acestui fapt, s'a ajuns la concluzia că omul, deşi face mişcările mecanice foarte bine, totuşi păstrează o teamă de apă, din cauza necunoscutului ei. Şi atunci noua metodă de a se învăţa înnotul, dă ca prim exerciţiu în arta de-a înnota: *obişnuinţa individului cu apa*. Ce este această obişnuinţă cu apa? Este educaţia nervoasă a elevului care începe să înveţe înotul, adică, *încredinţarea lui că, apa în care intră, nu-l va trage la fund, nu-i va intra în urechi fără să mai iasă, sau în gură să-l sufoce*. Lucrul nu este atât de uşor, întrucât orice individ are o teamă de apă, din cauză că, pune mintea la contribuţie. In momentul când intră în apă să-şi pună întrebările:

Mă pot eu înneca în această apă de 0,75 metri? Intră apa în urechi, gură, nas, fără ca să mai iasă de acolo? Aceste întrebări făcute şi văzând sutele de oameni cari se sbenguesc în apă în jurul lui, omul va intra în apă şi va proceda la execuţia technică a mişcărilor care-l vor obişnui cu apa. *Căci nu se poate învăţa înnotul fără ca mai întâi să nu îţi piară teama de apă.*

Obişnuinţa cu apa (technica)

Momentul I. Intri în apă până când îţi ajunge la gât.

Momentul II. Te laşi uşor în apă, până-ţi trece peste cap (secretul este de-a sufla aerul pe gură şi pe nările nasului când ai capul în apă; atunci, din cauza presiunei, apa nu poate intra nici în gură nici în nas). Se suflă pe gură şi nările nasului.

Momentul III. Când simţi nevoia de aer, te ridici la suprafaţa apei, prin ducerea mâinilor în lături şi aspiri aerul necesar. Se trage aerul pe gură în piept.

Momentul IV. Imediat ce-ai tras aerul din afară, necesar plămânilor, introduci capul din nou în apă, repetând mişcarea dela început.

Notă. Se face exerciţii, până când se ajunge la un grad oarecare de perfecţie. (10—12 mişcări).

PLUTIREA

După ce primul element al metodei de-a învăţa înnotul (obişnuinţa cu apa) a fost stăpânit de către elev, se trece la al doilea elevent, *Plutirea*. Omul, ca orice lucru menit să alunece pe apă, va avea nevoie de a sta la suprafaţa apei, adică de a PLUTI.

In această mişcare individul concentrează voinţa de-a învăţa înnotul, de a se degaja complect de influenţa apei asupra nervilor şi a stăpâni mişcările în apă. Pentru a se deprinde cu aceste element al *Plutirei,* individul nu va face altceva, decât să se întindă cu faţa în jos pe luciul apei (faţa în apă) căutând a sta aşa 5, 6, 9 secunde, până când vede că poate să plutească la suprafaţa apei *fără a forţa sau încorda musculatura.*

Moment general. Se întinde corpul cu faţa în apă, cu mâinile şi picioarele desfăcute, mai întâi, şi-apoi cu ele strânse. Nu se face nici o mişcare. Se va căuta a se menţine corpul în această poziţie cât mai mult (10—12 secunde).

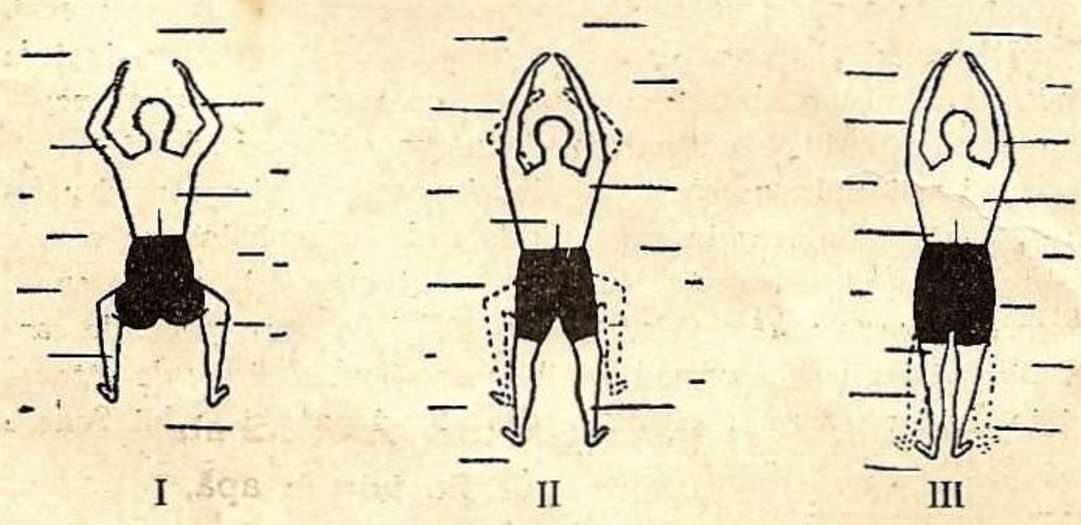
INNOTUL PE PIEPT.

Elevul fiind stăpân pe apă ca element, adică ne mai fiindu-i teamă de apă şi putând să plutească pe luciul ei, va începe atunci să meargă în apă (a înnota), făcând anumite mişcări din mâini şi picioare. Pentru începători cel mai recomandat sistem de înnot, este sistemul : *piept* (brass, brust sau nemţeşte). Acest sistem este cele mai apropiat de natură (mişcarea broaştelor), cel mai uşor, cel mai avantajos, cel mai puţin obositor şi cel mai plăcut.

Mişcările înnotului pe piept (technica).

Mişcarea I-a. Mâinile în unghii, în dreptul feţei pentru a fi asvârlite înainte ca, tăind apa, să permită corpului pătrunderea lui în undele ei.

Picioarele în formă de arc, având pulpele ca un resort; pentruca asvârlite înapoi, să sprijine labele lor în apă, împingând corpul înainte.



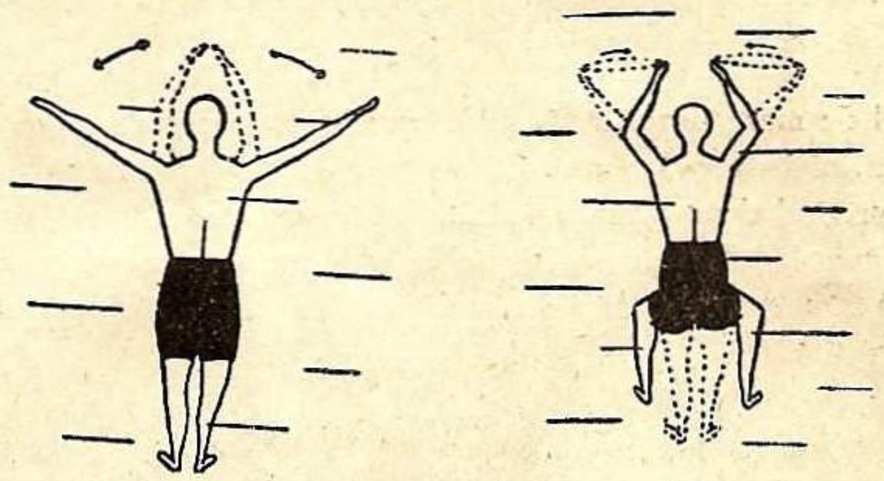
I II III

Mişcarea II-a. Mâinile împinse înainte, au tăiat apa şi înfig corpul înainte. Apa lunecă pe laturile unghiului format de mâini. Picioarele împinse de resortul pulpelor, sau sprijinit de apă, forţează corpul să alunece pe piet, prin drumul făcut pe mâini. Se respiră uşor (suflă).

Mişcarea III-a. Mâinile păstrează aceiaşi poziţie. Picioarele se strâng, dând la o parte volumul de apă cuprins între ele şi îşi iau o poziţie pentru a uşura alunecarea corpului, prin alungirea lui. Se continuă cu respiraţia (suflarea).

Mişcarea IV-a. Mâinile trag corpul lopătând în lături. Corpul câştigă un avans nou. Picioarele în aceiaşi poziţie. Se aspiră ((trage aerul în piept).

Notă. Mâinile nu se trag până 'n dreptul umerilor, pentru că se pierde ritmul mişcărilor şi mecanismul lor, implicând un moment nou de reculegere şi un nou efort. Aceasta face ca trupul să fie smucit, iar nu alunecat pe suprafaţa apei.



IV V

Mişcarea V-a. Mâinile lopătează până 'n dreptul feţei, de unde apoi făcând o clipsă, se adună din nou în unghii. Aceasta pentru a disloca apa cuprinsă între ele. Picioarele se strâng, formând din nou arcul de isbire. Se aspiră (trage aerul).

Înnotul pe piept (mişcările generale).

Mişcarea I, II, III-a se respiră (suflă) pe gură, IV, V-a, se aspiră (trage aerul) în piept.

Cea mai nouă metodă de-a învăţa înnotul are trei principii :

1. Obişnuinţa individului cu apa ;
2. Plutirea la suprafaţa apei.
3. Mişcarea în apă.

Toate acestea sunt strâns legate unele de altele şi nu se poate începe a se învăţa înnotul, decât trecând dela una la alta în ordinea lor cronologică. Căci înnotul mai presus decât toate sporturile vieţei noastre de astăzi *este o mişcare în natură care cere ca şi sufletul să ia parte la acţiunea lui.* Innotul are cele trei elemente cari fac un sport să fie perfect şi nobil :

a) Distracţia (plutirea pe apă);
b) Educaţia morală (curajul) şi
c) Educaţia fizică (tăria trupească).

PAOLO DELFINO
ex-champion nautic European

RĂUL DE MARE

MOTO: Eu ştiu una.
Apa 'n sticlă şi
Vaporul pe hârtie!
UN TALASO-FOB

Răul de Mare!

Pe câţi, — şi mai ales pe câte, — nu i-a oprit de a intra într'o barcă sau urca într'un vapor, cu toate că le era dragă marea.

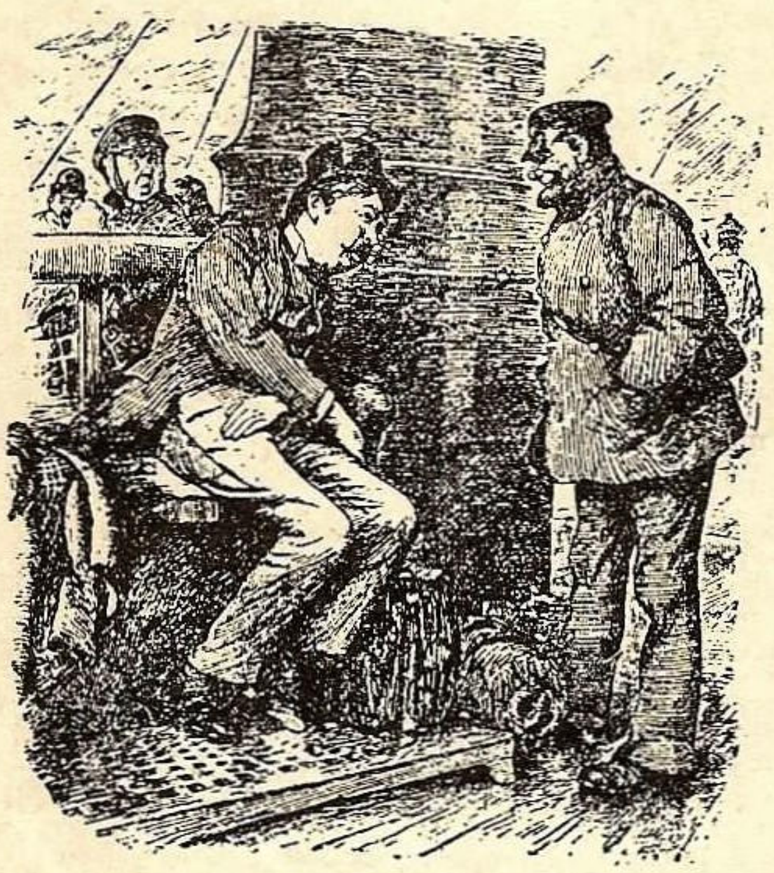
Şi cum românul uită binele şi-şi reaminteşte numai de rău, nehotărârea celor de mai sus e sporită şi de poveştile călătorilor care nu-şi aduc aminte decât de... ce au păţit pe mare.

Pentru cei care se tem scrim aceste rânduri, după trei zeci de ani de experienţă... cu rău de mare, folosindu-mă şi de excelenta conferinţă a d-lui *Dr. Zosin,* care şi-a făcut stagiul militar pe bricul „Mircea"; în ea a îmbinat ştiinţa medicală, talentul literar cu... propria-i experienţă.

Sper că, după ce se vor citi cele ce urmează, cititorii îşi vor da seama că răul de mare nu e obligator şi că el se poate evita, — în cel mai rău caz, îndulci.

* * *

Răul de mare propriu zis nu e un rău provocat de mare, nici de aerul ei, nici de vederea ei. Că persoane ultra sensibile simt răul de mare privind doar o marină de... Ştiubei ori aud numai pronunţându-se numele *„Principesa Maria"*... e drept. Dar în general nu are nimeni rău de mare nici la mal, nici pe cheu, nici pe vapor în apă liniştită.



Mai am eu aspect de pasager de cl. I?!

Când însă pe vreme rea, — chiar pe Dunăre ori la Znagov, — valurile clatină vasul fie în *ruliu,* — ca copilul în leagăn, — ori în *tangaj,* — ca în bărcile de la bălci, — şi mai ales când vasul face *„opturi"*, cărora francezii le zic *„coups de casserole"*, — „lovituri de tigae" când se prăjeşte ceva în ea, — atunci răul de mare se resimte de unii şi prin imitaţie aproape de toţi.

Răului de mare prin urmare i s'ar zice mai bine *„rău de balans"*. Şi e bine că i se zice *rău,* nu *boală,* deşi e contagios, fiindcă nu-i microbian, e trecător şi chiar salutar: cum nu se mai clatină puntea, te simţi renăscut, uşor, — cred şi eu! — cu o poftă nebună de mâncare. E un rău care face bine.

CUM SE MANIFESTEAZA RAUL.

Redau după d. dr. Zosin mersul răului, atât de sugestiv expus în conferinţa sa în cât auditoriul a fost, fără motiv, cuprins de rău de mare şi conferenţiarul nevoit să facă o pauză:

„Simţi la început o indispoziţie nedefinită: nu-ţi convine statul în picioare, găseşti neplăcute mişcările navei. Incepi să te plimbi, dar şi plimbarea te supără. O senzaţie de greutate a capului te îndeamnă să stai jos, dar curând vezi că nici aşa nu-i bine. Greutatea capului se însoţeşte de o durere la tâmplă şi une-ori la ceafă, care durere ai senzaţia că s'ar potoli stând culcat. Iţi vine să te întinzi, să caşti. De abia îţi rămâne energia să-ţi cauţi culcuşul obişnuit; de cele mai multe ori te aşezi la întâmplare pe punte, pe colacul de funii, pe bancă, fără cea mai slabă idee că atitudinea ce o iei poate fi jignitoare pentru cei ce te înconjoară.

„Faza aceasta *prodromică* se opreşte de multe ori aci, dacă stai în poziţia orizontală luată. Perzistenţa însă de a sta în picioare sau pe scaun se întovărăşeşte de ameţeală; ca să nu cazi, te sprijini de obiectele ce-ţi vin la îndemână. Atunci te cuprinde o senzaţie de greaţă, saliva îţi vine în abundenţă şi începi să scuipi. In gât ai senzaţia unei îmbucături care nu dispare cu toate silinţele de înghiţire şi nu peste mult îţi vine că verşi.

„Faţa, încă dela început împalidată, se anemiază şi mai mult. Sudori reci te cuprind peste tot trupul, dar mai ales pe faţă şi pe tâmple. Nici într'un alt impas nu apare mai clară neputinţa omului de-a opri ceia ce se impune cu atâta tărie, o senzaţie de ruşine te cuprinde, atenuată de suferinţele celor dinprejur. Odată lupta între voinţa de a nu vărsa şi stomacul rebel terminată prin izbânda acestuia din urmă, te dedai vărsăturilor cu o pornire unică, pe care numai cei ce au suferit de rău de mare o pot aprecia.

„Verşi tot conţinutul stomacal: alimentele, sucurile stomacale, mucusul, etc. Dacă stomacul e cu totul gol, sforţările de vărsături fac să se reverse în stomac o cantitate respectcabilă de bilă care e şi ea dată afară. Acestor vărsări de bilă, ori cât ar fi ea de penibilă pentru suferind, unii medici îi atribuesc o însemnătate terapeutică şi face neapărat bine stomacului dându-i ceva, căci altfel opintelile de vărsare în gol ar determina vărsări de sânge.

„Aceasta ar fi o *fază de stadiu,* constituind un *acces* sau o criză de rău de mare, căci imediat după calmarea vărsăturilor starea răului se mai micşorează. Ai senzaţia unei depline uşurări, unei fericiri nedefinite, în vreme ce sudoarea rece continuă să roureze faţa şi să umezească trupul. Respiraţia devine mai lentă, pulsul în schimb mai precipitat.

„Această fază de uşurare e însă de scurtă durată. Alt acces, cu aceleaşi faze izbucneşte. Crizele, întrerupte prin perioadele de calm, se pot succeda, dacă ţinuta orizontală nu e păstrată, ceia ce se întâmplă marinarilor profesionişti [1]), până când curajul şi moralul e distrus. Cazi ca un trunchi, nepăsător, pentru cele înconjurătoare, cu simţurile în parte adormite. Sgomotele ce mai ajung la urechi, mişcările navei îţi trezesc doar atât conştiinţa, cât să te convingi de nimicnicia firei tale, neputincios a te salva în caz de pericol, nepăsător dacă valurile te-ar înghiţi ori un proectil te-ar sdrobi.

„După mai multe accese te cuprinde senzaţia unei aşa mari nefericiri, că îţi scântee prin minte dorinţa de a fi nimicit pe o cale oarecare, numai să scapi; singur te simţi incapabil a face vre-o mişcare. Aceasta partea culminantă a răului de mare, parte de care numai puţini suferă: eu unul mărturisesc că m'am simţit de câte-va ori în aşa greu impas. Şi am înţeles atunci povestirea lui Seneca despre Cicèrone: acesta, aflând că Marcu Antoniu, trimisese pe

---

[1]) Faimosul amiral englez Nelson suferea de rău de mare, — dar îşi păstra facultăţile mintale. Dovada că suferea se păstrează la muzeul Marinei din Londra: o scândură cu resturi de boabe de fasole date afară de amiral în lupta navală dela Trafalgar.

Popilius, spre a-i tăia capul, se refugiase pe bordul unei năvi ; dar suferi în aşa grad de rău de mare, că-i veni mai bine să se întoarcă şi să ofere capul ucigaşului decât să îndure mai mult nefericirea răului de mare".

CAUZELE RAULUI DE MARE

Nu vorbim de *causa causorum,* mişcarea vasului, ci de cele de natură organică, ca apoi să deducem şi leacul.

Aci, — ca întotdeauna, — părerile sunt împărţite şi se pare că toţi au dreptate. Sunt atâtea feluri de a suferi ! Dela o uşoară ameţeală şi până la vărsare de sânge, atâtea trepte !

După unii răul rezidă în creeri, e cerebral : mişcările vasului provoacă o *anemie cerebrală,* — de aci paliditate, ameţeală, etc. După Autrie răul s'ar datori mişcării lichidului cefalo-rachidian.

De aci *leac :* a se bea alcool, vin negru sau şampanie, pentru a provoca congestiunea, revenirea sângelui la creer.

După alţii răul e stârnit de mişcarea, scuturarea, frecarea, comprimarea viscerelor în abdomen. Diafragma se sileşte a menţine echilibrul şi apasă pe stomac, care dă afară conţinutul.

De aci *leacuri :*

1) Să se reguleze respiraţia după mişcarea vasului, inspirând când se lasă în jos şi expirând când se înalţă (Wolanston).

2) Incingerea mijlocului cu un brâu de lână, astfel ca mărunţaele să nu mai fie balotate.

Procedeul e foarte recodamnadat, a fost singurul care m'a vindecat de rău de mare.

Alţii susţin că *vederea* mării şi talazurilor e provocatoarea. Joacă un rol şi ochii, — dor dovadă că nu-s ei cauza, e că orbii sufer de rău de mare şi că se suferă şi noaptea, pe beznă .

Iar alţii spun că răul de mare e de ordin *psihopatic,* e datorit sugestiunei. Se citează cazuri numeroase când pasageri convinşi că sunt în plină mare au suferit, deşi vasul era legat la cheu, iar uneori chiar pus pe uscat [1]).

In realitate întreg organismul e afectat de mişcările vasului, şi totul concură la manifestarea răului, — abdomen, creer şi psihic, în diferite feluri şi grade, după vas, după mare şi după individ.

Răul de mare, când e vorba de călătorii scurte, nu lasă nici o urmă. Sunt medici cari susţin că e chiar salutar. Intr'o călătorie lungă, cu zile întregi de furtună el poate avea însă consecinţe asupra unor bolnavi, mai ales cei cu sistemul nervos desechilibrat. Se citează cazuri de sinucideri şi accese de nebunie. Răul de mare poate provoca avortul. Acestea-s cazuri posibile, dar foarte rare.

LEACURI CONTRA RAULUI DE MARE.

Lăsând la o parte leacul unui „spiritual", — „ să stai cu ambele picioare într'un ghiordel aşezat pe... uscat", — şi plecând dela certitudinea că răul de mare e provocat *numai* de mişcările navei, — constructorii au instalat pe unele vase mari scaune, cabine, saloane cari stau... orizontal, nu se clatină. Iar în ultimul timp, graţie unor giroscoape puternice, s'au construit vase care joacă, dansează foarte puţin şi dulce.

Cum însă prea puţini iubitori ai mării dela noi au putinţa să călătorească pe asemenea vase, să punem la îndemâna celor ce ne citesc mijloace din experienţa altora şi a mea proprie, cu care dacă nu vor reuşi chiar să sfideze răul, dar să-l facă suportabil.

Farmacia are multe preparate... secrete care s'au dovedit a fi eficace, — dela poţiunea Rivièr, injecţii cu morfină, beladona, eter, cloroform, bromur de potasiu, hidrat de cloral, antipirină, nitrit de amil, oxalat de ceriu, până la cocaină, etc. Fiecare medic de vapor prescrie medicamentele în legătură cu individul şi starea mării.

Pe când făceam şi pe medicul, — vaporul *„Pr. Maria"* ne având unul ca acum, — tratam, în special doamnele, cu o pastilă de bromural cu o oră înaintea plecării. Pasagere care de obicei sufereau, au dormit liniştite pe tot trajeul Bosfor-Constanţa. Medicamentul să fie luat însă înainte, nu după primele manifestări, căci atunci e dat afară înainte de a-şi fi făcut efectul.

Mecanoterapia recomandă poziţia orizontală, încingerea cu un brâu peste pântece şi inspiraţii profunde regulate după mişcarea vasului. Brâul mai ales, când bromuralul nu a fost luat la timp, mi-a vindecat multe pasagere.

Psihoterapia, dat fiind puterea spiritului asupra trupului, e leacul cel mai puternic, chiar când se iau şi medicamente.

Au fost comandanţi care au vindecat toţi pasagerii, dând în plină furtună semnalul de alarmă şi jucând comedia preparării bărcilor de salvare.

D-l dr. Zosin citează cazul când „mort" fiind de rău de mare, s'a sculat cu energie şi mintea limpede să dea ajutor unui fochist care fusese prins de angrenajele maşinei lui „Mircea". Eram martor la acest accident. Iar din experienţa personală îmi reamintesc că atunci când aveam de lucrat calcule nautice, nu simţeam răul de mare. Calculele terminate... eram din nou doborît.

Grija, frica, ocupaţia deci alungă răul de mare, — iar teama, gândul de a-l avea îl aduce.

Se citează o întâmplare de pe un vapor francez plecat din Marsilia spre Port Said. Intr'o cabină doi pasageri englezi, amândoi cu rău de mare. Cel din patul de jos era suferind de inimă şi plămâni, se ducea să moară acasă : cel de sus suferea numai de rău de mare. Pe drum cel de jos îşi dă obştescul sfârşit înainte de a ajunge la destinaţie. Medicul şi comandantul se scoboară în cabină pentru a constata decesul. Inainte de a eşi, medicul se adresează căpitanului.

— „Mâine îi vine rândul şi celui de sus !"

Ca prin farmec cel de sus sare din pat, se îmbracă, ese pe punte şi de teama morţii n'a mai suferit de rău de mare până la Port-Said.

Chiar medicamentele, după Farez, vindecă „ nu prin virtutea proprie a lor, ci prin virtutea ce li se atribue". Am avut cazuri de vindecaţi prin medicamente dar care au avut o reşută de îndată ce li s'a spus că nu pilula luată a avut efect, ci siguranţa că are. Puterea medicamentului a căzut odată cu încrederea în el.

Cu toată eficacitatea psihoterapiei, ea e greu de aplicat, medicul fiind unul şi pacienţi mulţi, iar comandantul pe furtună având alte griji decât să împartă curaj fiecărui pasager în parte. Rămâne doar *autosugestia,* fiecare făcându-se medicul propriu ; în loc de a-şi zice „voi suferi" să-şi zică, să-şi repete : „ voi fi tare".

Din experienţa personală dau următoarele sfaturi :

1) Stomacul să nu fie prea încărcat, dar nici odată gol, ca să aibă ce da afară, să nu facă apel la bila amară. Imediat după golire să se bea un ceai cald cu rom şi să se ronţăe galeţi. Aceştia fiind uscaţi absorb ca un burete sucurile din stomac, vărsăturile devin mai rare, când au loc, se fac uşor. In cele mai multe cazuri cel culcat adoarme buştean, iar cel care trebue să stea în picioare nu se chinueşte.

2) Să nu se asculte poftele gurei, care îndeamnă la lucruri sărate ori acre : murături, lămâi, ţâri, sardele de Lisa, etc. Toate acestea vor fi date afară, însă revenirea lor e penibilă. Trebue deci să se ia ceva care să se întoarcă uşor, — măsline, ceai cu rom, biscuiţi.

Acestea, combinate cu încingerea, cu respiraţia adâncă şi cu preocuparea, alungă, — în cel mai rău caz uşurează, — răul de mare al celor de meserie. Aşa l'am combătut eu şi pe când pe „Mircea" ca elev eram urcat la comandă sprijinit de doi marinari, răul de mare ne scutind de cart, ca sublocotenent făceam serviciul cu ghiondelul la îndemână, susţinându-mă singur, — am ajuns cu ajutorul brâului, al ceaiului, al galeţilor şi al voinţei să nu mai simţ răul mării chiar pe „Principesa Maria", care deţine recordul balansului, şi unde îngrijeam pasageri bolnavi.

---

[1]) De frica răului de mare îndurat dela Cospoli la Sulina, două pasagere s'au retras în cabinele lor de cum a început manevra de plecare din Sulina spre aMre. iŞ au suferit până dimineaţa, când se credeau ajunse la Constanţa. De fapt Pr. Maria era tot la Sulina, pusă pe uscat la rondou (întoarcere). Iar o pasageră a suferit în port la Constanţa, convinsă că vasul e în larg.

Cei care călătoresc să se urce pe vapor fără teamă, să ia cu o oră înaintea plecării un bromural, să asculte de sfaturile de mai sus şi... la a doua călătorie vor fi lupi de mare.

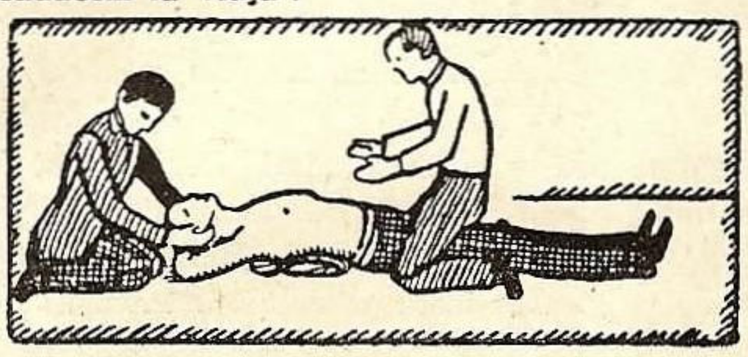
Să nu uite puterea spiritului, să şi-l întărească şi căutându-şi o preocupare, un joc, o consersaţie animată, nici să se gândească la răul de mare.

Cu voinţă se învinge orice. MOŞ DELAMARE

Ajutoarele în cazuri de înec [1)]

Cineva a intrat în bazin, în gârlă, în râu sau în mare. Nu ştie să înnoate. Face o imprudenţă şi se înnecă. E salvat în ultimul moment. Dar starea victimei e gravă. Este aproape asfixiată.

Cum o readucem la viaţă ?



Dăm jos, cât mai repede, costumul de baie sau orice alt vesmânt care îl acoperă pe înnecat. La nevoie le tăiem. Il culcăm pe spate, întorcându-l puţin pe partea dreaptă. Indepărtăm cu degetul mucozităţile sau nisipul din gura lui ; îi aplecăm uşor capul şi încercăm să-l facem să evacueze o parte din lichidul pe care l-a înghiţit, vârînd degetul arătător în gura bolnavului pentru a provoca prin vărsături expulzarea apei din stomac.

Ii vom trage apoi limba în afară, făcând respiraţie artificială.

Pe urmă îl acoperim pe bolnav cu o pătură sau cu un halat. Umplem cu apă caldă un vas şi-l plimbăm pe pântec, dealungul şirei spinării şi pe talpa picioarelor. Scopul acestei operaţii este să sporim căldura în corpul înecatului, şi tot în vederea acestui rezultat îi vom fricţiona puternic, cu tampoane calde de lână, părţile laterale ale coloanei vertebrale, braţele şi picioarele.

Vom freca mai încet, dar mai îndelung timp, tălpile picioarelor şi palmele.

Dacă observăm că înecatul face sforţări să respire, încetăm câtva timp orice operaţie care ar putea să apese pieptul sau pântecul şi să stânjenească mişcările lor. In cazul când, după ce şi-a recăpătat cunoştinţa, bolnavul respiră încă greu, şi dacă observăm că scoate un fel de spumă pe gură sau pe nas, vom căuta să provocăm vărsături gâdilându-i gâtlejul cu o pană de gâscă.

Nu vom da bolnavului nici o băutură mai înainte ca el să-şi fi recăpătat simţurile şi să poată înghiţi uşor. Totuş, ca să-l înviorăm, îi vom introduce în gură câteva picături de coniac.

Când înnecatul şi-a venit în fire, îl vom culca pe un pat.

[2)] După *„Gazeta Medicală"* redactată de d. *Dr. Ionăşescu.*

GURA SULINEI

Se vorbeşte în ziare de inaugurarea canalului Regele Carol II, şi se subliniază faptul că de abia inaugurat, canalul şi situaţia sunt rele la bară.

Trebue repetat necontenit că lucrările dela gurile fluviilor mari nu sfârşesc niciodată. Aluviunile pe cari fluviul le poartă în suspensie se depun la gură. Curentul litoral Nord-Sud care a fost odată destul de important pentru a încetini procesul de formare a barei, în prezent nu mai lucrează suficient. E regretabil că astăzi nu se mai ocupă nimeni în mod continuu şi perseverent cu studiul curentului litoral. Ar trebui să se consacre în fiecare an cel puţin 120 zile la epoci diferite, de creşteri, de scă-

Pilotina C. E. D. eşind la mare.

deri şi de staţionări ale apelor Dunării în Deltă, pentru a studia cu mare atenţiune curentul litoral ; ar însemna să studiem puţin cauzele boalei, iar nu să ne ocupăm numai cu extirparea excrescenţei ce se produce necontenit.

In anul acesta se prelungesc digurile cu încă 1100 de picioare. Bancul cel nou se întinde depe acum la 2500 picioare. Ar fi fost interesant cred să se prelungească în acest an digurile la extremitatea bancului adică pe o lungime de 2500 de picioare. Avantajul ar fi fost mare, cel puţin din punctul de vedere al concluziilor ce s'ar fi putut trage. S'ar fi mers astfel cu digul până la fundurile de 24 de picioare şi poate că s'ar fi ajuns la punctul unde curentul litoral ar fi spălat mai lesne nouile depuneri. Că s'ar fi format şi acolo bancul e incontestabil, căci aşa e normal să se întâmple, dar poate că procesul s'ar fi dovedit mai lent prin curentul litoral mai important şi prin formarea bancului pe un fund mai adânc.

Din nenorocire soluţii radicale nu există iar *soluţii noui nu se pot realiza căci lipsesc fondurile.*

Soluția unui canal maritim ar costa sume imense și n'ar împiedica procesul de avansare al Deltei în cursul secolelor. Canalul maritim ar rămâne poate în fundul unui golf.

Scăderile de adâncime la bară astăzi se datoresc desigur și dragajului operat de curentul fluviului în porțiunea fundurilor mici ce s'au format la capul digurilor; instalând noui diguri pe aceste funduri mici, curentul spală bancul de lângă digul nou, iar la capul lui se formează noua bară.

Grapele cari se târau pe fundul apei acum o sută de ani pentru a obține o creștere vremelnică de un picior, au fost transformate în unelte mai importante numite drăgi.

Viața fluviului e nesfârșită și aluviunile lui la fel.

Privind dezastrul produs de inundațiile din Deltă, cu jalea oamenilor și a animalelor, ne dăm seama cât suntem de neputincioși față de mărimea și de puterea forțelor fluviale.

Să ne mulțumim să încărcăm vasele cu 20 la 21 de picioare, să ne adaptăm mediului și să nu aducem vase cari încarcă 28 de picioare în Dunăre. Un vas nou cu pescaj de 20 la 21 de picioare încarcă 5000 de tone, e destul.

E dureros că produsele muncii și solului nostru nu au preț și nu sunt căutate din cauza crizei grozave ce bântue.

Să facem tot ce trebue pentru a găsi condițiuni cât mai bune de navigație, dar să ne adaptăm vieții fluviului. Să nu lăsăm să putrezească în hambare marfa pentru că vrem absolut să încărcăm la 23 sau la 26 de picioare vasele. E la fel ca și cum am declara că nu vrem să vindem decât cu 100.000 lei vagonul de cereale. Nu le-ar mai cumpăra nimeni și nu ar mai fi nevoe nici de 12 picioare adâncime la gură. Din păcate chiar vasele cari încarcă 18 picioare așteaptă mult negăsind cumpărători. E cert că fabricantul de haine care ar confecționa costume pentru oameni de 3 metri înălțime nu ar vinde nici un costum de haine. Să ne adaptăm deci cerințelor naturii, să studiem mai mult condițiile ei, dar să nu îi cerem mai mult decât ne poate da.

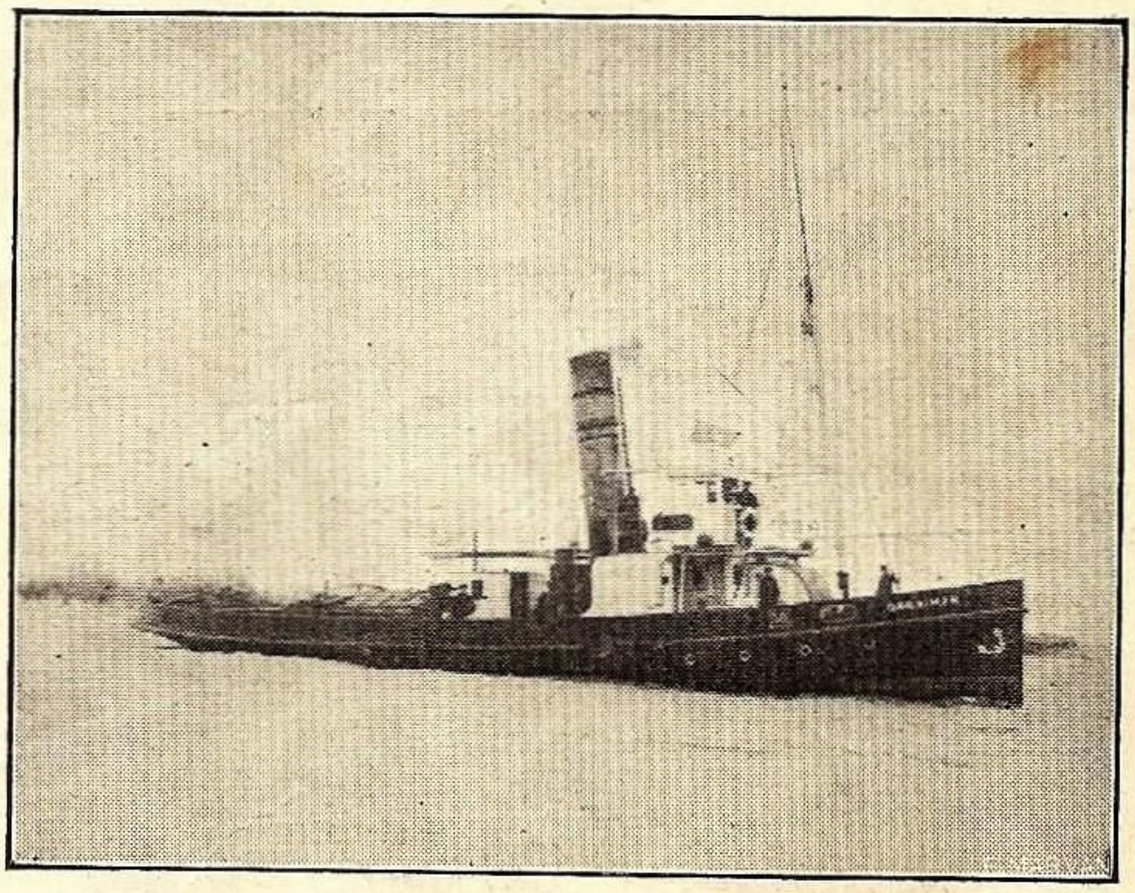
Este lucru cunoscut că vasele mari sunt mai economice decât cele mici, dar navlul vaselor cari vin în Dunăre e acelaș fie că vasul încarcă 4000 sau 5000 de tone, fie că încarcă 10.000 tone. Cel care câștigă e armatorul, ori noi ca armatori stăm pe o treaptă aproape de zero.

Cei ce scriu în ziare despre chestiunea barei nu ar trebui să uite niciodată următoarele:

1) Că ne lipsește un lucru de nimic, miliardele necesare pentru lucrări mari și urgente pentru amenajarea altei guri.

2) Capacitatea de navigație a fluviului are o limită și că niciodată nu vom putea aduce pe el vase cari calcă 25 sau 26 de picioare.

3) Că economia noastră națională nu suferă absolut nimic prin transportarea produselor cu vase cari încarcă 4.000 sau 5.000 de tone, în loc de vase cari încarcă 10 sau 12.000 de tone.

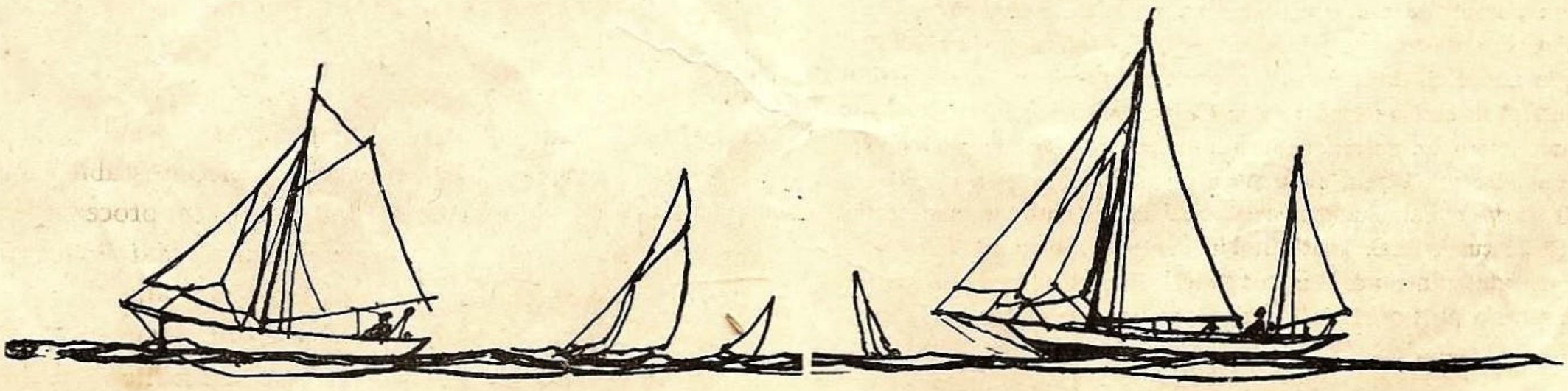


Remorcher pe canalul Sulinei.

4) Că apele mari aduc aluviuni în toți anii și că în epoca creșterilor mari aluviunile transportate de fluviu sunt importante, așa că dragajele nu reușesc să ridice destul de repede prisosul depunerilor cari formează bara.

5) Că nimeni nu poate prevede cu certitudine ce se va întâmpla când digurile de la gura Sulinei vor eși la larg atât încât să iasă mereu cu puțin mai la Est decât bancul dela Stari Stambul și nici nu se poate preciza de nimeni când va avea loc acea faimoasă blocare sau strangulare totală a brațului Sulina.

R. N.



DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

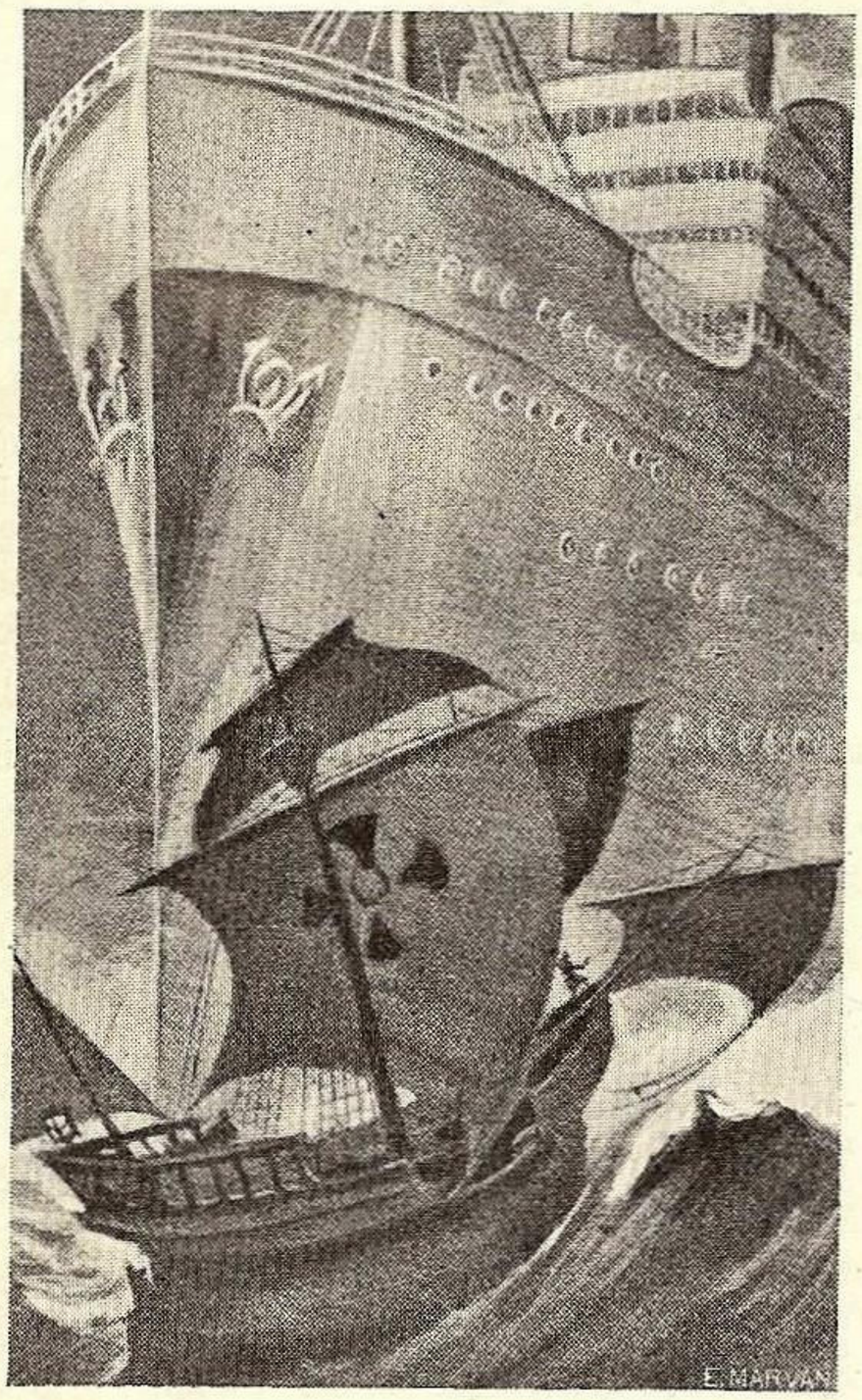
POVESTEA NAVIGAŢIEI

de C. Amiral C. BUHOLTZER

Istoricul Instrumentelor de Navigaţie. In Mediterana, leagănul civilizaţiei şi deci al construcţiilor navale, navele îşi regulau mersul lor după maluri, iar dacă le perdeau din vedere, navigau după astre şi constelaţii.

Piloţii cunoşteau pe dinafară toate listele stelelor care trebuiau urmate, oră cu oră, după anotimp, ţinând prova pe ele ca să poată merge de la un punct la altul pe mare.

In secolul V, navigatorii din ţările nordice, întrebuinţau corbul. Această pasăre n'are simţul porumbelului de a se orienta şi a-şi lua direcţia coteţului unde a fost crescut, dar are simţul de a lua direcţia unde uscatul e mai aproape. Dacă se dă drumul unui corb, după câteva zile de navigaţie, şi el se întoarce înapoi adică de unde



Santa Maria se întâlneşte cu un transatlantic,

a pornit nava, înseamnă că în acea parte este uscatul ; de ia altă direcţie înseamnă că acolo uscatul este mai aproape.

Deşi în timpul faraonilor, se vindeca boala de nervi cu *praf de magnet,* şi chinezii cunoşteau acum 3000 de ani piatra care arăta constelaţia nordului, totuşi *busola* a venit mult mai târziu. Ea a fost adusă de Arabi, cari au luat-o de la Chinezi prin secolul al XII-lea.

La început era un ac magnetic, plutind pe nişte plute mici în un vas cu apă. Pe urmă acul s'a pus pe un pivot ascuţit în o cutie şi s'a numit „busolă" dela cuvântul sicilian „busola" care însemna „cutie mică". Pe la anul 1400, Englezii au numit-o „Compas" adică circomferinţă, căci peste acele magnetice, legate şi suspendate pe un vârf ascuţit, s'a lipit o hârtie circulară, pe care se scriau de la nordul acului, împrejur, cele 360 de grade ale circonferinţei.

Busola însă nu era suficientă, trebuiau şi hărţile marine. Principiul admis atunci, era simplu. Se punea pe hartă diferite puncte ale coastei, aşa încât liniile care le uniau, arătau scris pe ele ce drum trebue să se ţină la busolă, şi ce distanţă sau câte ore trebue să

mergi de la un punct la altul. Se urma deci drumul arătat, şi când se zăria coasta, începea recunoaşterea punctului unde s'a ajuns, punct care deseori nu era cel căutat, ci altul în o parte sau alta, după împrejurări. Recunoaşterea se făcea cu „Portolane" sau „Vederile de coastă", desenate pentru a se recunoaşte punctele de pe coastă.

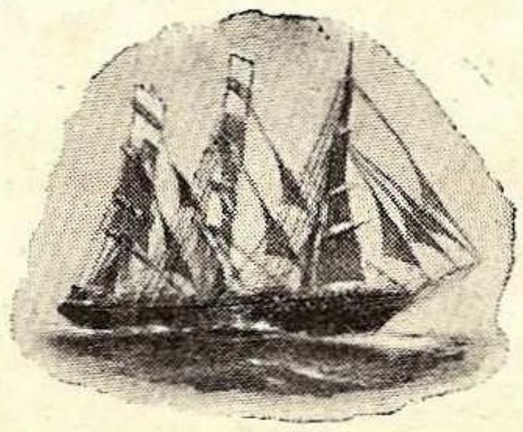
Navele din secolul al XV-lea sau din timpul descoperirei Americei. (1492). Cu busola şi „astrolabul" instrument care măsura înălţimea unui astru se putea preciza punctul unde se afla o navă. Cu aceste instrumente navigatorii portughezi s'au aventurat spre Sud şi au descoperit Insulele Capului Verde, Madera şi Azorele. Puţin mai târziu au ocolit (dublat) capul de la sudul Africei numit la început Capul Furtunilor şi pe urmă Capul Bunei Speranţe. După câţiva ani, prin acest ocol au ajuns în India. Portughezii au început astfel să facă concurenţă Veneţienilor, cari navigau numai în Mediterana şi aduceau produse din Egipt şi din Asia pe această cale. Cristofor Columb în 1492, a întreprins călătoria sa spre Apus, gândind să dea de coasta de Est a Indiei, ocolind pământul pe care îl bănuia rotund, dar neştiind că până acolo mai sunt şi alte pământuri.

Navele cu cari a navigat, purtau numele de „Santa Maria" „Pinta" şi „Nina" şi tipul lor se numea „Caravela".

Erau aproximativ de 30 metri lungime şi de un deplasament (greutate totală) de 80 la 100 tone. Columb ar fi făcut o greşeală dacă ar fi plecat cu o singură navă „Caracă", de 1000 tone, nave cari existau pe atunci, căci numai plecând cu trei nave, a avut putinţa să exploreze ţinuturile peste care a dat.

In timpul unei expoziţii din America s'a făcut o încercare originală, construindu-se o „caravelă" după modelul „Sf. Maria" a lui Columb, şi s'a trimis acolo.

Ea s'a întâlnit în Ocean cu transatlanticele moderne. Se poate judeca mărimea lor, când se văd alături.



LITERATURĂ

Rugăminte

Lui Moș Delamare

Moșule, să-mi spui acuma
O poveste de la Mare ;
Cu Speranțe amăgite
Și cu ochi pierduți în zare.

Cu Fregate rătăcite,
Cu Sirene 'ncântătoare,
Cu Dorinți neînplinite
Cu Iubiri nemuritoare.

Și Corăbii scufundate
In adâncuri de Oceane,
Și Catarge sfărâmate
Și-astupate de Liane.

Cu Parâme și cu Vele
Și cu depărtări de maluri.
Cu Portret țesut din Stele
Și suspin purtat de valuri.

Spune-mi Moșule acuma,
O poveste de la Mare,
Să mă poarte 'n vis, ca spuma
Largului în zbuciumare.

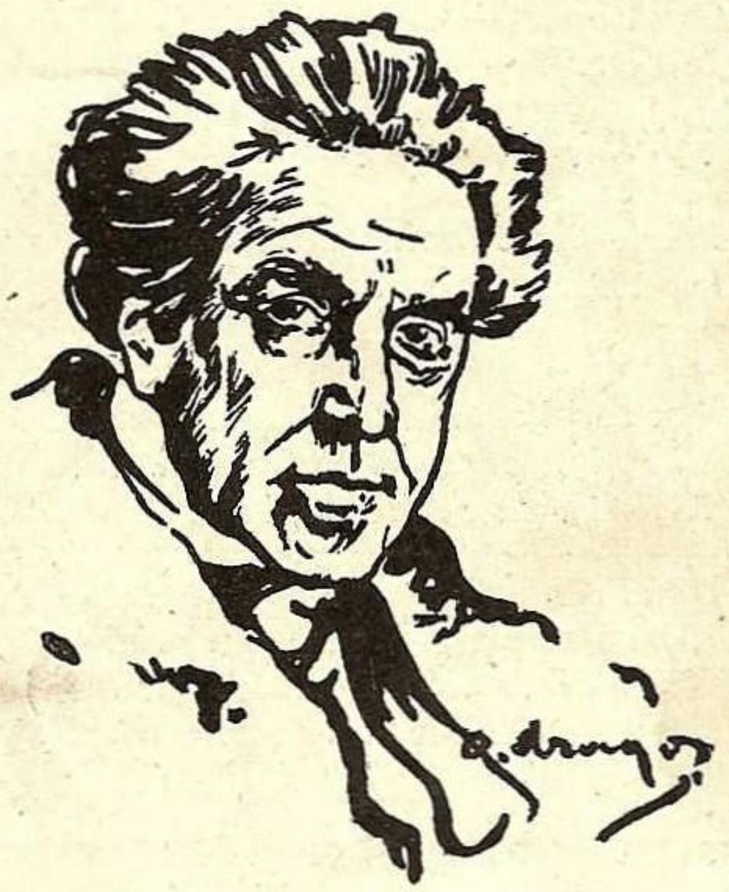
SPRING

Crepuscul la Tomis

Lui Jean Bart

Pe mare 'n asfințit...
Și vântul
Imi poartă barca pe cărarea
Cu care Soarele și Marea
Se 'mbrățișează cu pământul!...

Din larg,
Ca niște vești urgente,
Inamoratele Sirene
Apar cu gesturi indecente
Și 'n cinstea mea încep să 'noate
Pe spate,
Cu câte-un far aprins sub gene



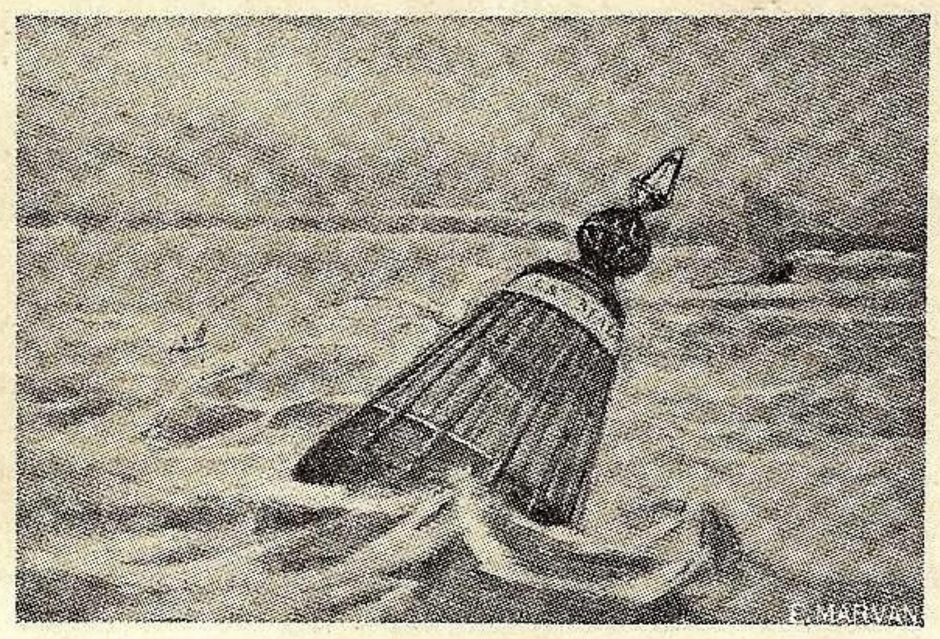
Ce 'mi luminează 'n asfințit
Temutul semn de întrebare
Cu care Marea m'a 'nfrățit...

Iar eu —
Pornit în căutarea
Frumosului nepus în rime,
Un vagabond pe care marea
M'a scos de păr, din adâncime,
M'avânt din nou în infinit
Și convertit
De dragul unei jucării,
M'agăț cu mâinile de Astrul
Ce ca un pescăruș rănit :
Își moaie aripa 'n albastrul
Crepuscularei agonii...

ION MINULESCU

Geamandura

A început de-aseară geamandura
— Sub biciuirea fiecărui val —
Să urle jalnic, cât o ține gura ;
Cum urlă în pustiuri un șacal...



Ea se frământă, se zmucește 'ntr'una,
Să scape și să intre l'adăpost.
Când, îngrozită, a simțit furtuna,
De ce-ar mai sta în mare fără rost ?

Zadarnică i-e însă frământarea ;
Din ancoră și lanț nu se mai scapă ;
Cine-a văzut înduioșată marea,
Sau a văzut o lacrimă din apă ?

Pe lângă ea, de par'că-i dau ocol,
Trec torpiloare, cargoboate grele
Și intră 'n port, ca păsările 'n stol
Și bărcile cu albele lor vele.

A mai rămas în mare numai farul,
Ce-o mângâie și-i spune cu privirea :
„Când ai cu cine 'npărtăși amarul,
„Să-ți pară dulce chiar nenorocirea !".

ION PLUTAȘU

SIRENA NEAGRĂ [1]

de JEAN BART

Ce senzaţie făcuse în tot portul apariţia Natei !

Oriunde se arăta creola : pe stradă, pe cheu, la plajă, atrăgea toate privirile pe urmele ei, plantă exotică, animal de specie rară.

O siluetă fină, sveltă, mlădioasă ; deşi copilă încă, desvoltată bine, crescută din plin ca o plantă de Sud cu sevă bogată, tropicală.

O frumuseţe aproape sălbatică. Pielea de culoarea şocolatei. In ochi avea scânteiri de fosfor, ca ochii de pisică. Părul aspru, creţ, era de un negru cu reflexe albastre.

Un zâmbet candid, copilăresc, îi flutura veşnic pe buzele ei cărnoase, vişinii. Şi când râdea îi sclipea albeaţa şiragului de dinţi mărunţi ca la un pui de lup. Umbla îmbrăcată c'o graţie bizară. Se drapa c'o stofă indiană, în galben sau în roşu. In loc de pălărie, îşi răsucea cu artă pe cap un fel de broboadă, ca un turban de mătase aurie cu bande verzi ; colţurile ridicate, ca două corniţe, îşi schimbau direcţia la fiecare pas.

Când apărea Nata pe cheu, în ritmul unui pas elastic, poleită de lumina aurie a zilelor de toamnă, cucerea toate privirile în drumul ei spre plajă. Ochii avizi o măsurau prin geamurile birourilor din port. Binoclurile se îndreptau de pe puntea vapoarelor dealungul cheului. Femeile curioase şi fetele geloase, o spionau după perdele, cu ochii lor pismaşi. Bărbaţii, tineri şi bătrâni, cărora ea le furase, fără să ştie, somnul o sorbeau c'o voluptate ascunsă. Şi toţi, cu ochii lacomi, o desbrăcau din mers. Iar ea, neştiutoare de furtuna deslănţuită în urmă, trecea senină, sigură pe sine, păşind c'o armonie, graţioasă şi mândră ca o regină din orient. Turbanul îi da frumuseţei sale un aer biblic, oriental.

La plajă, pe patul cald de nisip, se desbrăca liniştită, c'o impudică şi senină candoare. Aproape goală, cu tricoul lipit, întins pe rotunzimile trupului ei şerpuitor ; cu sânul viu, fraged, abea format, apărea în picioare, cu silueta fină, pozând lucie sub razele soarelui, în decorul mării, ca o sacră statue antică, sculptată în marmură neagră.

Cu îndrăsneală şi siguranţă, dintr'un singur salt, se arunca în apă. O clipă dispărea în mijlocul unui vârtej de spumă, şi apărea departe spintecând ritmic valurile, ca un delfin în larg. După ea, pe faţa mării, se deschidea ca în urma unei torpile vii un evantaliu imens de spumă albă, dantelată, cu rigle lungi, întinse până la ţărm.

Cei mai buni înotători se încercau zadarnic s'o ajungă. Plecaţi în grupe, ca la curse, se întreceau înnot până ce oboseau pe rând şi renunţau ; storşi de puteri se înapoiau la mal.

Ea singură, departe, rămânea în larg. Culcată, întinsă ca o planşă, cu mâinile sub cap, cu ochii ţintă în albastrul cerului, fără să mişte un deget, plutea cu voluptate ceasuri întregi — era în elementul ei — lumea-i spunea : *Sirena neagră.*

Mai greu era pe uscat de cât în apă. Sirena Neagră, cum îi spuneau unii ; sau Miss Şocolat, cum îi spuneau alţii, căzuse parcă din

[1]) Fragment din romanul *„Eoropolis"* de Jean Bart.

lună pe pământ. Intrase într'o lume nouă, străină şi neînţeleasă. Privea la început în jurul ei sfioasă, nesigură, căutând să pătrundă cu mintea ei fragedă lumea văzută prin vălul magicc al tinereţii. Atâtea enigme avea de deslegat. Cu ce frică intrase în lumea asta nouă. Se temea că n'are să poată învăţa limba ţării în care debarcase. Vorbea o franţuzească muzicală, îndulcită cu un uşor accent creol. Românește învăţă repede. Grecește mai greu. In patria ei, peste Ocean, Nata fusese crescută în şcoala catolică franceză a călugăriţelor misionare.

Şi după atâta vreme scursă, ea vedea încă seara, în pat, cu ochii pe jumătate închişi, printre gene, ca într'un vis, dormitorul nesfârşit al internatului în care-şi trecuse copilăria.

Paturile albe, înşirate la rând. Lumina pală a candelei pâlpâind la picioarele Fecioarei de ipsos din perete. O umbră cu voalul alb al surorilor păşea mută alunecând pe luciul parchetului — rondul de noapte al maicii de serviciu.

Copilă, se trezise la mânăstirea-şcoală a misionarelor, n'avea nici patru ani când îi murise mama, muşcată de-un scorpion.

Tată-său, neştiind ce să facă, o adusese în braţe la mânăstire. Fu primită în secţia orfanelor. Crescuse acolo de mică, îngăduită, mângâiată şi răsfăţată de toate maicele, ca un mic animal sălbatic şi drăguţ.

„Păpuşa de şocolată", ageră, îndrăsneaţă şi de o sănătate voioasă, era la carte, ca şi la jocuri, cea dintâi. Sora Augustina o ocrotise c'o dragoste de mamă. Ea se legase instinctiv de maica asta duioasă, cu chipul de mucenică, întocmai ca icoana Sfintei Varvara.

Intr'o zi, pe când mergeau în cârd cu şcoala la plimbare, afară din oraş, un păzitor beat, la capul unui pod, le tăiase drumul. Sora Augustina era în primejdie. Beţivul îi pusese mâna în piept şi o sgâlţâia înjurând. Fetele, însăpăimântate, o luară la fugă ţipând. Singură mica Nata sări în ajutor. Se repezi ca o pisică sălbatică, zgâriind cu unghiile şi muşcând cu dinţii până la sânge. Vioae, deşteaptă, învăţase cu uşurinţă. Sârguinţa îi fusese răsplătită cu micile distincţii. Păstra cu pietate cordoane, panglicii şi medalii cu sfinţi. Creşterea religioasă îi rafinase sufletul. Fermecată din llegendele din „Viaţa Sfinţilor", prinsese gustul cititului. Trecuse dela cărţile evlavioase la literatura romanelor, mai mult sau mai puţin inocente, pe care le devora luându-le adesea pe ascuns din biblioteca şcoalei.

Ce emoţie în toată şcoala când a plecat creola. Superioara, maica stariţă, văzu cu durere planurile ei risipite. Fata asta, care părăsea comunitatea ca să se piardă în lume, fusese de mică anume educată pentru rolul de misionară creştină în colonii. Câte iluzii... şi Nata visase ca să ajungă odată să obţină şi ea voalul de mireasă a lui Christ. Schimbând brusc macazul vieţei, creola intrase într'o lume nouă. Trăia visând. Se lăsa dusă plutind de valurile vieţii. Măgulită, adulată, înota cu desfătare în farmecul eternului miraj. Căci din prima zi, fără să cunoască limba şi ţara în care debarcase, un lucru sigur înţelesese bine ; era frumoasă, făcea efect.

Instinctiv simţise că are preţ, că-i admirată şi cota ei la bursă urca din zi în zi.

O droae de tineri, de felurite naţii, roiau în jurul ei. Agenţii de vapoare, curtierii levantini, din lumea comerţului maritim, n'o mai slăbeau din ochi. Toţi băieţii mai fercheşi de la birouri s'apucaseră să înveţe franţuzeşte. Amploiaţii spilcuiţi şi gravi, din lumea diplomatică a Comisiei Europene a Dunării, îi serveau regulat reviste ilustrate şi flacoane de parfum, venite fără vamă direct dela Paris.

Subprefectul, un burlac prezentabil, cărunt dar bine conservat, o plimba cu barca, discret şi cam jenat, în nopţile cu lună plină. Judele de instrucţie, un tânăr magistrat integru şi rigid, sedus şi el la urmă, se îndulcise în conversaţii lungi ţinute în franţuzeşte pe când o acompania la plajă.

Doctorul Lascu, pentru Nata îşi neglija ţânţarii. O pândea de cum ieşea din casă. Şi când nu reuşea s'o prindă, trecea atras ca de-un magnet la fiecare oră pe sub balconul ei.

Un borcan mare de lut, pentru castraveţi muraţi, era aşezat în colţul balconului, spre stradă. Doctorul, foarte miop, saluta respectos, convins că acolo-i creola în colţul ei favorit.

Păcăleala doctorului fusese răspândită în tot portul de „Leoaica" nevasta şefului vămii, care nu-l mai putea suferi pe doctor de când venise în vacanţă băetul ei cel mare : Ovidiu — fiindcă era în anul întâi de medicină, familia îi spunea *doctorul*. De aci o regretabilă confuzie de titluri şi o răceală în raporturile dintre biroul vamal şi laboratorul bacteriologic din port.

In jurul creolei se formase un fel de suită, o curte de cavaleri rivali, care o însoţea pretutindenea.

„Prinţesa Dolarilor", cum îi spuneau mulţi, atrăgea ca vraja de necunoscut, ca un ţinut străin, exotic şi misterios. In escorta adoratorilor constanţi se distingea dintre toţi un tânăr brunet, cu'n nobil nas grecesc.

Fifachi Papagalanis, pentru că debutase urît la cluburile din Atena, după o aventură galantă în lumea mare, fusese expediat de familie, la loc de pocăinţă, în Valahia, trimis pe lângă unchiul său în colonie, ca diplomat de carieră, secretar la Consulatul Elen la Dunărea de jos.

Din prima zi în care debarcase îşi cuceri titlu de arbitrul elegantei. Cravata şi-o schimba de două ori pe zi. Sacoul turnat pe trup. Şi pantalonii albi, de tenis, călcaţi perfect pe dungă, făceau senzaţie în tot portul.

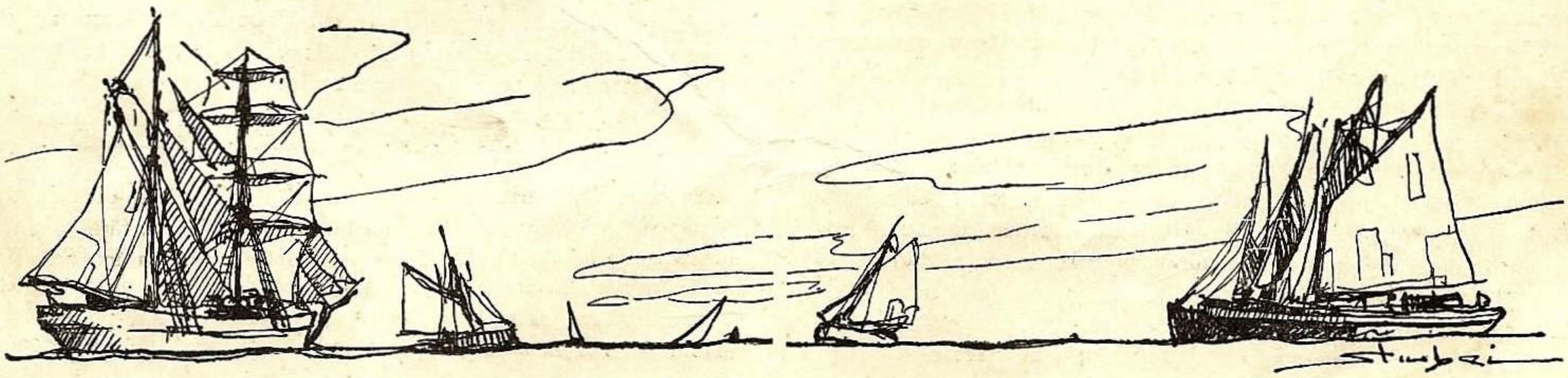
Volubil, graţios, avea o voce muzicală şi o conversaţie elegantă. Vorbea curent o franţuzească de salon şi nu-l trăda decât accentul nelipsit al veşnicului *ţe* grecesc.

Unchiul, consul, vechiu diplomat de carieră, curtezan tomnatic, c'o lungă experienţă în viaţă, îl descălea mereu :

— Asigură-te de tânăr, băete ! Odată îţi bate norocul la uşă. „Comoara neagră" îţi stă la dispoziţie. Numai să întinzi mâna. Mergi repede la ţintă. Indrăsneala, voinţa cuceresc femeea cea mai tare. Americanul e un vulpoi bătrân, dar n'o să aibă încotro, va fi forţat la urmă să cedeze...".

Nata însă rămânea aceiaşi. Senină, egală. Cu zâmbetul ei dulce, cu aceaş francheţă şi candoare le vorbea la toţi, fără să arate vre-o preferinţă nici unuia din suspinătorii care compuneau suita. Şi ochii ei fosforici, strălucitori de tinereţă şi sănătate, păstrau aceeaş privire curată, îndrăsneaţă şi nevinovată.

Nimic nu ascundea, pentru că nu avea nimic de ascuns.



CRONICA

Turismul de apă

Turismul e un cuvânt proaspăt introdus în vocabularul românesc. N'a ajuns încă să fie cunoscut de marele public şi nici nu-i luat în serios de către gravii cârmuitori ai ţării.

In alte părţi ,de multă vreme statul şi particularii se preocupă de aproape de chestia turismului, care constitue de fapt o importantă problemă economică, culturală şi politică.

Oraşe, regiuni, ţări, ştiu să tragă mari foloase din turismul organizat cu pricepere şi abilitate. Ar fi o întreagă ramură de activitate românească de care noi până acum nu ne-am ocupat de loc.

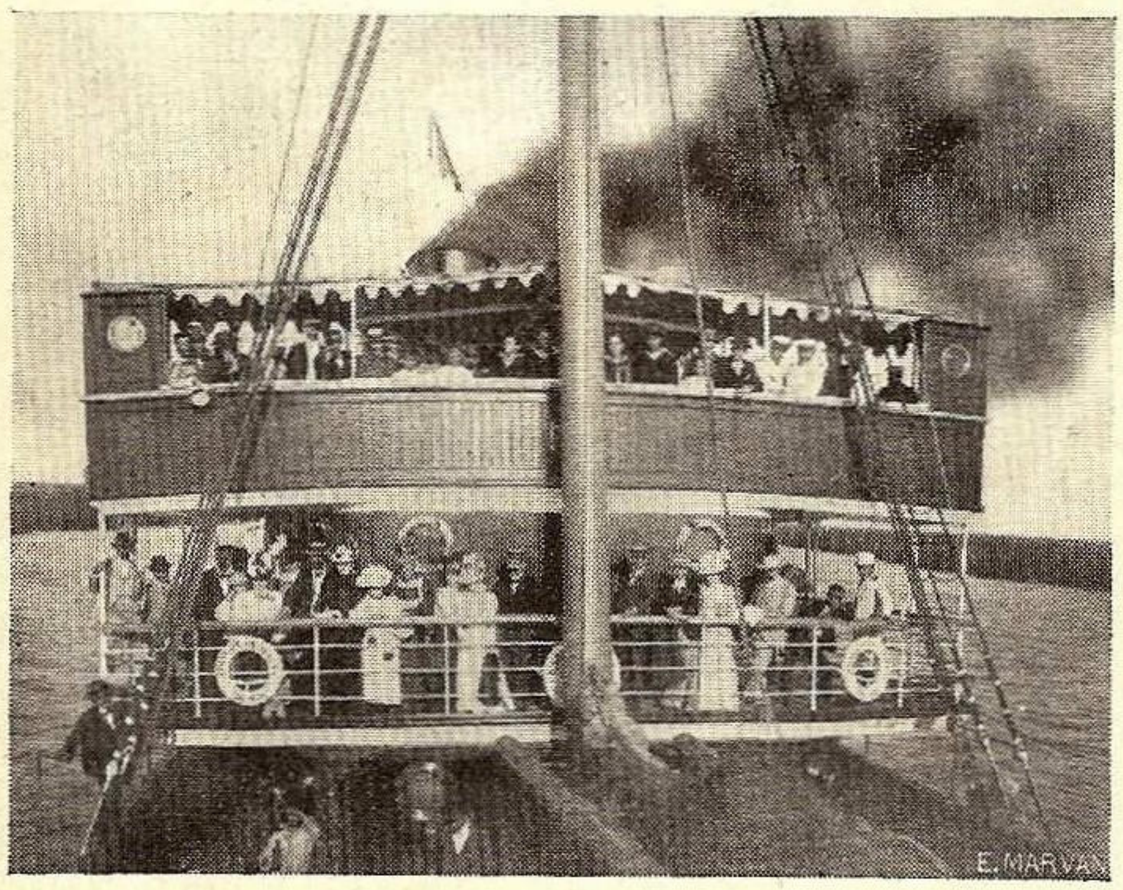
*

Deocamdată să aruncăm o privire numai asupra turismului de apă.

Marile companii de navigaţie, cari s'au îmbogăţit pe vremuri transportând emigranţi şi mărfuri, astăzi lucrează în pierdere.

Spiritul comercial a născocit însă noui mijloace de atracţie şi câştiguri.

A intensificat propaganda şi reclama pentru a atrage lumea, a



Pe vaporul «Principesa Maria» în excursie.

deschide pofta călătoriilor pe apă, a ademeni oameni din toate păturile sociale să facă escursii cu vapoare în cuprinsul ţării şi dintr'o ţară în alta.

Unele companii de vapoare au ajuns să introducă sistemul biletului de călătorie plătibil în rate.

Altele au imaginat nişte călătorii de surpriză. Nici călătorii, nici căpitanul vaporului nu ştiu unde au să meargă. Numai în largul mării se deschide plicul secret pentru a se afla care-i destinaţia vaporului.

Ziarele sunt pline de reclamele birourilor de turism şi a companiilor de navigaţie ca să momească lumea spre fiordurile Nordului şi spre antichităţile Orientului.

Nu-i destul să se facă afişe decorative cu itinerare de plecare şi sosire a vapoarelor în curse regulate. Se cere mai mult : se caută a provoca dorul de ducă, a atrage, a creea noi curente de călătorii.

S'a recurs şi la literatură. Scriitori mari sunt trimişi în călătorii pe cari le descriu pentru a deschide pofta cititorilor să călătorească. O societate grecească de navigaţie intră în legătură cu grupul intelectual de la *Nouvelle Revue Francaise* şi trimite la Marsilia un vapor de pasageri pentru o escursie în Arhipelagul grecesc.

Ca să facă pe cetăţeanul unei ţări străine să dorească a veni în insulele greceşti locuite odinioară de semizei şi ciclopi, pentru a-l atrage să vadă locurile unde a trăit Pericle, Demostene, Platon şi Safo, nu era destul să se facă obişnuita, recea reclamă.

Maniera de stil comercial a agenţiei vapoarelor, a căpitanului sau a directorului general al societăţii, nu ajunge să ispitească publicul.

In combinaţie cu revista franceză, abila direcţie a vapoarelor greceşti a făcut să apară o serie de articole scrise de un mare literat, care a reuşit să evoce într'un admirabil stil clasic frumuseţile antichităţi elene.

Dar la noi ?

Navigaţia fluvială şi maritimă — ca şi C. F. R. — formează servicii de stat ; deci în exploatare nu poate să predomine spiritul comercial. E de prisos să mai arătăm calităţile de bun gospodar ale Statului. Dacă pierde sau câştigă serviciul de exploatare, funcţionarii de stat primesc acelaş salariu — sau mai bine zis trebue să primească.

Turismul n'a intrat până acum în preocupările direcţiilor respective.

Pe Dunăre, bunicii noştri cari nu aveau încă drum de fier, se serveau de vapoarele societăţii austriace (D. D. S. G.).

Astăzi călătoriile pe Dunăre, cari se făceau de nevoe, se fac de plăcere.

N. F. R. (Navigaţia Fluvială Română) nu are vapoare de pasageri amenajate pentru curse lungi pe Dunărea de sus, spre Viena.

Liniile circulate cari câştigă sunt numai pe Dunărea maritimă (Brăila-Sulina-Vâlcov) în regiunea unde nu sunt căi ferate. Lumea este nevoită să meargă pe apă.

Vapoarele româneşti pe Dunăre îşi fac în conştiinţă cursele, după program, cu sau fără călători. N. F. R. n'a luat niciodată iniţiativa excursiilor pe apă. Dacă uneori se fac, ele se datoresc societăţilor particulare care închiriază câte un vapor sau intervenţiilor autorităţilor.

Cu ce dificultăţi, şi enervare chiar, se fac asemenea escursii „căci toţi cer reducere dacă nu gratuitate" îmi spunea un funcţionar de stat plictisit de mulţimea care invadează şi murdăreşte vaporul ţinut curat, legat luni întregi la mal.

*

S. M. R. (Serviciul Maritim Român), odinioară fala României în Orient, astăzi în tristă decădere, pierde pentru că nu şi-a reînoit vapoarele şi pentru că, în general, numărul călătorilor pe această linie orientală s'a micşorat din anumite pricini, economice şi politice.

Şi totuşi avem o situaţia destul de favorabilă pentru tranzitul mărfurilor şi turiştilor în Orient.

Suntem în cea mai aproape vecinătate pe apă de punctele de atracţie turistică : Stambul, Atena, Cairo, Erusalim.

Din toate părţile lumei turiştii vin spre Orientul apropiat.

Ce-a făcut S. M. R. să atragă curente de turism pe la noi spre Orient ? Dacă Englezii, Francezii, Italienii nu prea au de ce să ia drumul prin România, apoi Polonezii, Cehoslovacii, Germanii şi turiştii ţărilor baltice, pe la noi li-i mai aproape să treacă în Orient.

Prin Constanţa e drumul cel mai scurt.

S. M .R., care trebue să-şi facă o întinsă reclamă în limbile ţărilor vecine, nu are până azi nici măcar un ghid în româneşte, pentru ca cetăţenii din Ardeal să afle că pe lângă vapoare nemţeşti şi ungureşti umblă şi vapoare româneşti pe Dunăre şi Mare.

Fără să se facă nici o propagandă în Polonia, ne-am pomenit cu o mulţime de Polonezi atraşi de soarele Mării Negre, la plajele noastre. E drept că pe mulţi i-au supt ploşniţele şi i-au stors speculanţii staţiilor noastre balneare. Dar ei singuri, fără să-i tragem

noi de mânecă, au venit să ne deschidă o nouă perspectivă de viitor.

Bulgarii, cu stăruinţa lor, au început o propagandă serioasă ca să atragă lumea spre Varna.

La noi, înalţii şi gravii funcţionari superiori din respectivele direcţii, privesc cu dispreţ şi ironie la orice mijloc de propagandă ; le repugnă reclama comercială, care nu şade frumos unei instituţii de stat. Un lux, bani aruncaţi pe gârlă sunt cheltuelile de reclamă.

„După ce serviciul pierde să mai dai şi bani pentru reclamă!" argumentează cu o absurdă logică onor. direcţia indignată.

Ne învârtim dar într'un perfect cerc vicios. Ne vom hotărî să rupem acest cerc, să schimbăm ruginita mentalitate etatistă, să ne folosim de experienţa altora mai cuminţi decât noi ?

Dar trebue să fim drepţi. De câteva zile s'a anunţat prin ziare că s'au introdus bilete C. F. R. cu preţ redus în combinaţie cu N. F. R. pentru excursii la Porţile de iFer şi în Delta Dunării, iar S. M. R. a redus preţurile cu 30 la sută.

Din partea Ligei Navale Române salut cu toată bucuria acest început, dar îmi rezerv dreptul de a vorbi altă dată mai pe larg despre aceste două măsuri luate de Regia Porturilor şi Căilor de comunicaţii pe apă.

Yacht=Club la Snagov

S'a inaugurat la Snagov un Yacht-Club.

Inainte de războiu o asemenea ştire ar fi alimentat zeflemeaua românească. Astăzi, când marea întindere a lacului Snagov este pusă în valoare, organizarea unui sport nautic pe lac este foarte naturală.

Şi mâine, când se va curăţi lanţul lacurilor din jurul Capitalei, răspândirea sportului nautic în marele public bucureştean va fi o necesitate.

Un grup de amatori a înfiinţat o societate ; şi-au întocmit un atelier de bărci ; au construit un pavilion original într'o poziţie pitorească, la marginea pădurii, pe malul lacului.

Pr. Valentin Bibescu.

La inaugurarea acestui club a asistat şi d. primar care, bucuros de realizările făcute, a promis tot sprijinul pentru desvoltarea sporturilor de apă.

Deşi Capitala noastră nu-i aşezată nici la munte nici la mare, are în jurul ei destulă apă şi pădure.

E curios chiar cum nici unul din părinţii Capitalei nu s'a gândit până acum să organizeze pădurile şi lacurile din apropiere, pentru ca poporul să se bucure de pitorescul şi binefacerile naturii.

Distracţia este tot aşa de necesară ca şi pâinea.

Modul cum trebue poporul să-şi petreacă orele libere, este o mare problemă socială de care statul şi comuna trebue să se ocupe serios.

D. Inginer N. Caramfil.

Nu există nici un alt sport în lume care să dea satisfacţii mai complecte ca sportul nautic. Vâslind, toţi muşchii se pun în mişcare. Câştigi elasticitate, supleţă, vigoare.

Manevra pânzelor pe apă formează ochiul, sângele rece, stăpâneşte nervii, desvoltă curajul, spiritul de iniţiativă pentru decizii prompte ; dă fiinţei omeneşti putinţa de a conduce.

Sportul nautic stabilind cea mai perfectă armonie dintre spirit şi corp, este numit regele sporturilor şi sportul regilor.

Cu drept cuvânt se poate zice că acest sport este ştiinţifizat. Dar în loc de a fi încătuşat în laboratoare el se practică în sânul larg al naturii, într'un mediu fizic pur — în largul mării nu există praf şi nici microbi.

Acest sport este oare numai apanajul miliardarilor ? Nici de cum. Bărci se găsesc după toate pungile. Aceleaşi satisfacţii poţi avea în mica barcă, pe care singur o conduci, ca şi miliardarul care face turul lumii în yachtul său somptuos ca un palat flotant.

O barcă, un cuter, un mic yacht, costă mai puţin decât un automobil — şi slavă Domnului automobile avem destule. Turismul de apă are mai puţine cheltueli decât turismul automobilistic.

Umblând ca melcul cu propria ta casă, scapi de ploşniţele hotelurilor şi de otrăvurile birturilor. Ai patul şi tacâmul tău în casa ta flotantă.

Turismul în general, şi mai cu seamă cel de pe apă, este prea puţin desvoltat în publicul românesc, deşi natura a fost cu ţara noastră destul de darnică în pitoresc şi originalităţi.

Acest sport salutar a fost popularizat mai în toate ţările, a intrat în propramele şcolare şi în educaţia publică.

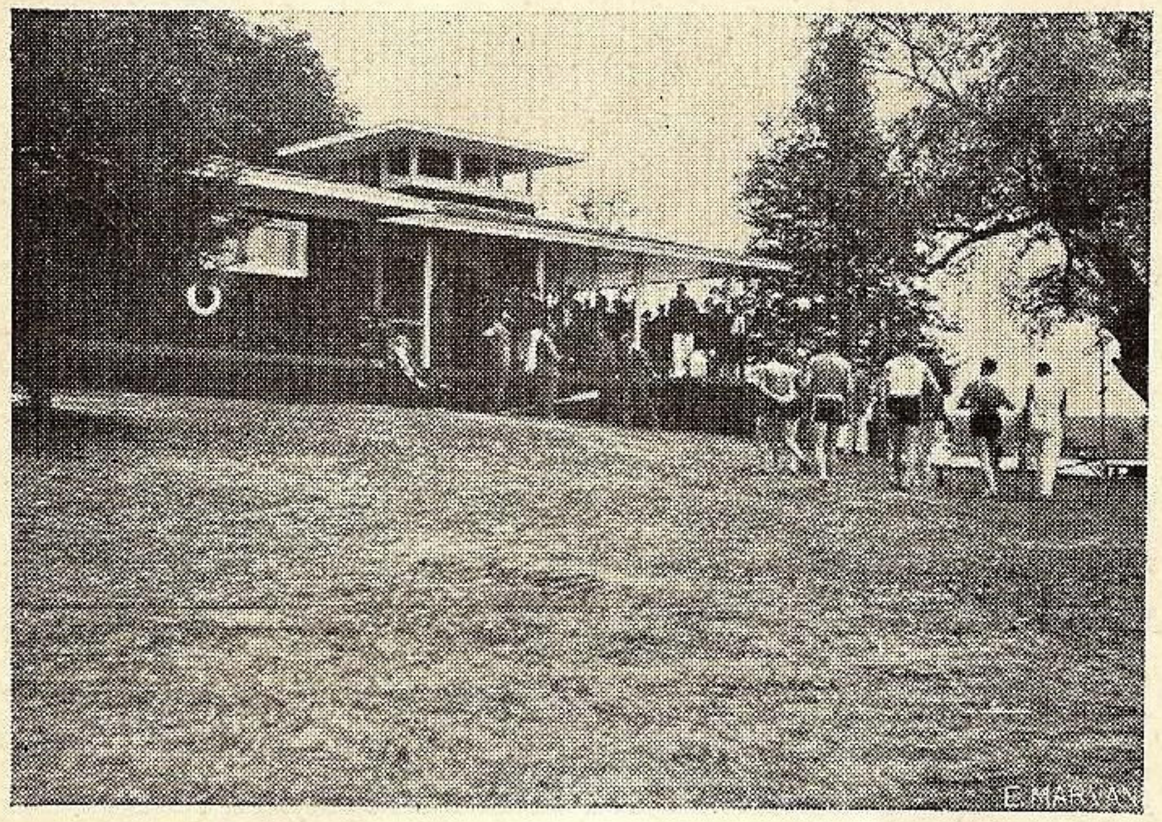
Chiar ţările cari nu au deschisă nici o fereastră la mare şi-au desvoltat sportul nautic pe râuri şi lacuri.

Pe oglinda lacurilor elveţiene, pe marele lac Balaton din Ungaria, mii de pânze se încrucişează în adierile capricioase ale vântului.

Cele câteva începuturi făcute la noi — printre care acum numărăm şi pe Yacht-Club Bucureşti — merită toată admiraţia, şi trebuesc ajutate sub toate formele pentru a se putea populariza şi în România sportul nautic.

Curăţirea şi organizarea lacurilor din jurul Capitalei deschide perspective nebănuite încă de bucureşteni.

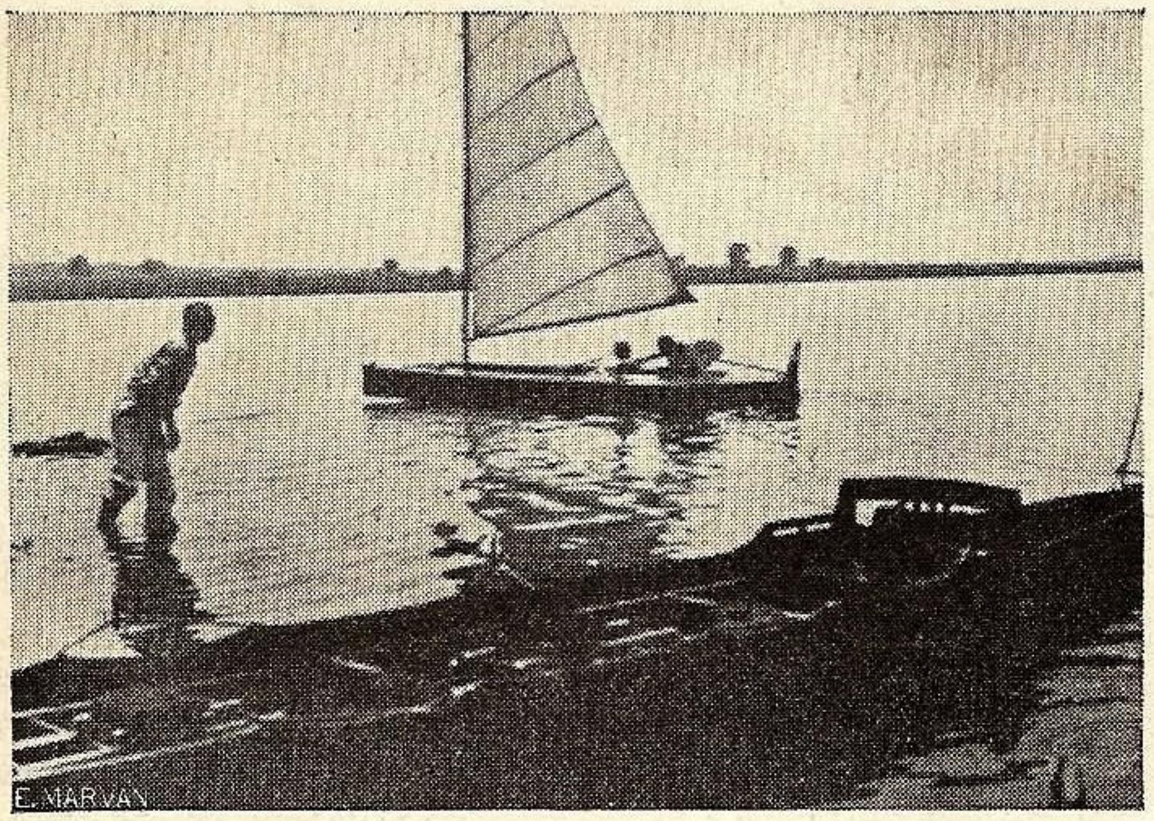
Comitetul şi Membrii fondatori ai Yacht-Clubului Bucureşti D-nii : Valentin Bibescu, Preşedinte ; N. Caranfil, Vice-Preşedinte; G. Creţeanu, casier ; Iliescu-Brânceni, secretar general ; Luigi Ferrero, comisar al materialului ; Ed. Boxshall ; Ogilvie ; Miclescu-Brăescu ; G. Focşeneanu.



Se liul Y. C. B. din Snagov.

Membrii fondatori : Ausnit Ed.; Auşnit Max ; Brăescu Radu ; Bujoiu Ion ; Carlier Ferdinand ; Cantacuzino Ion ; Cerkez ; Cruţescu Alf. ; Doicescu Oct. ; Dragomireanu ; Duca N. ; Ferrero Renato ; Fournaraky Robert ; Frumuşeanu Dinu ; Gafencu Gr. ; Germani D.; Gherghel M. ; Ghiţescu Amedeu ; Gigurtu Ion ; Grouchy A. ; Grueff ; Heliade Mircea ; Irimescu Radu ; Madgearu Virgil ; Mircescu Lt. ; Parsous I. I. ; Prager Emil ; Negulescu Paul.

J. B.



Cu eola pe Snagov.

Yachtul American „Camargo"

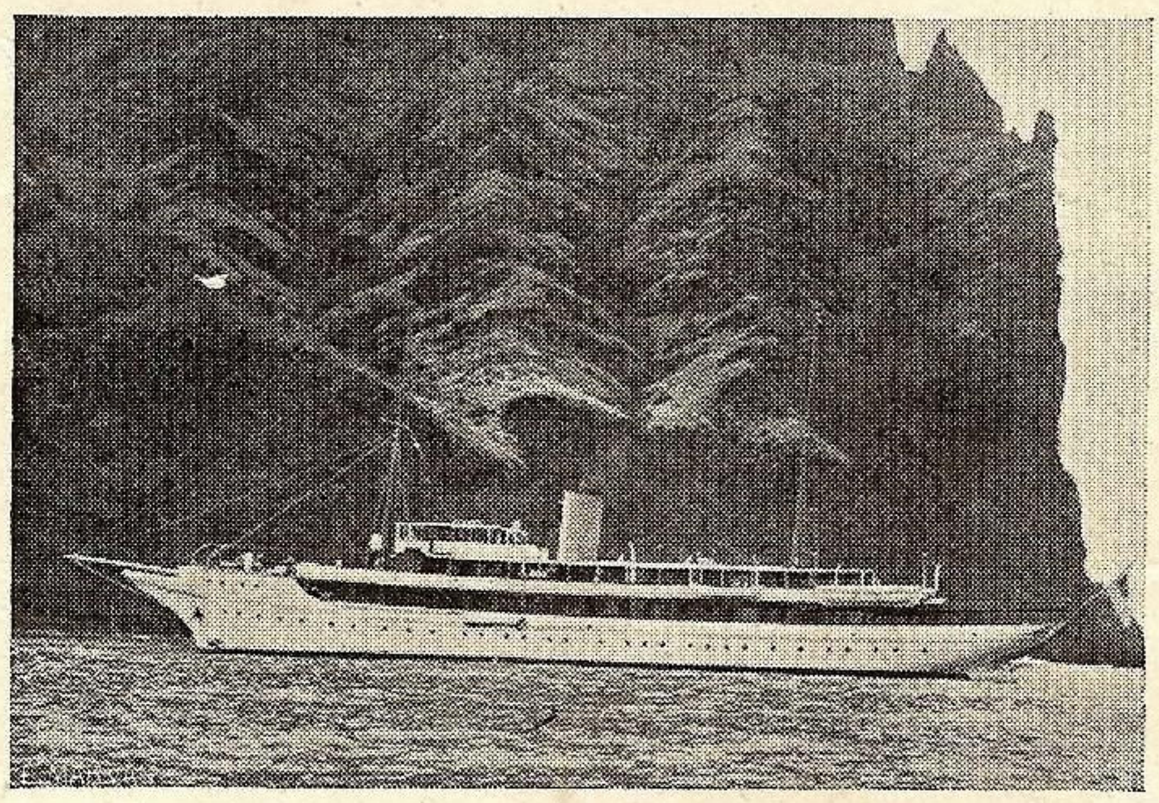
In ziua de 22 Mai a. c. a sosit în portul Constanţa Yachtul *„Camargo"*, proprietatea d-lui *Iulius Fleichman,* un rege al cauciucurilor din *Cincinati.*

Vaporul este înscris la Yacht-Club New-York.

La sosirea în portul nostru a fost de complimentat din partea Yacht-Clubului Regal Român. La bord am fost primit de proprietar, odată cu ataşaţii militari american şi englez. Primirea a fost dintre cele mai ospitaliere, iar d-l Fleichman a fost plin de atenţiune. Proprietarul, om de vreo 36 ani, este însoţit la bord de soţia şi doi copilaşi, precum şi de un singur musafir.

Datele şi interiorul vasului, mi-au fost arătate în detaliu. Vasul a costat 1.000.000 dolari. Tonaj 960. Pescaj 16 picioare. Lungime 268 picioare. Propulsia se face cu motoare Dissel. Posedă două motoare a 800 opt sute H. P. şi cari imprimă vasului viteza de 12 noduri pe oră. Este înzestrat cu compas gyroscopic *„Sperry"*. Radiogoniometrie, frigorifer, precum şi o flotilă de şease şalupe, din care una este amenajată pentru pescuit. Echipajul vasului este compus din 38 oameni, toţi marinari încercaţi şi cunoscători ai globului. D-l Fleichman, ne poartă de sus de pe puntea superioară până în cele mai tainice încăperi din fundul vasului. Este o defilare continuă prin încăperi somptuoase. Pretutindeni sunt covoare, tablouri, bibelouri, şi tot ce poate încânta ochiul, păstrând totuş acea atmosferă intimă de confort casnic.

Pe puntea principală se găseşte camera de dormit „bed-room", având în borduri băile şi garderoabele, în cari numai la d-na Fleichman, am zărit seria de rochii puse pe umerare cam la 180—200 rochii, în toate nuanţele. Urmează „living-room" o sală cu pian,



bibliotecă şi cu tot ce poate fi mai agreabil. In continuare urmează o elegantă sufragerie „dining-room". Tot pe această punte, înspre pupa, se găseşte într'o cabină un patefon imens, care aşează şi ridică singur plăcile, şi dela care pornesc cablurile difuzoarelor de mătase, discret aşezate în fiecare cabină. La pupa, sunt plante exotice, luate în trecerea Yachtului din arhipelagul Solomon din seria aquaticelor. Nu au rădăcini, şi sunt pur şi simplu atârnate, trăind şi desvoltându-se din umiditatea atmosferei.

Un divan imens la pupa, în faţa căruia se găseşte o mobilă întreagă de grădină pe covoare de bambu.

Urcăm pe puntea superioară. Lustru şi lux. Incăperile rezervate copiilor, au la dispoziţie o armată întreagă de jucării. Costul lor, cred că este mai mare ca solda subsemnatului pe un an. Tot pe această punte se găseşte sala de gimnastică, înzestrate cu aparate aduse din Germania, cuprinzând : biciclete, aparate de tracţiune, centuri de slăbire şi cal mecanic, ce simulează toate felurile de mers, în trap sau buestru. Alături se găseşte nelipsita bae, care aci se întrece în numărul robinetelor.

In fine, trecem în cabina de navigaţie, care cuprinde formidabilul număr de 2.000 (două mii) hărţi. Orice părticică a globului se găseşte aci redată pe o hartă complectă, iar Comandantul o poate etala în mai puţin de câteva minute. In urma cererei mele mi se arată harta globului cu drumurile şi voiajurile parcurse. Privesc, şi am un moment de absenţă. Este poate efectul nostalgiei de ducă şi hoinăreală de milionar, de care ori ce om şi mai ales un marinar, poate fi cuprins.

trulea cuter *„Vall"*, proprietatea A. S. Imp. Arhiducesa Ileana, dăruit de Corpul Grănicerilor cu prilejul căsătoriei A. S. R.

Se obţine gratuit un teren în portul Constanţa pentru crearea unui cheu, a unei cale şi a unui mic bazin.

Coterul «Iscoda».

La 25 Iulie 1931 două din unităţile Y. C. R. *„Isbânda"* şi *„Domniţa Ileana"*, surprinse de furtună în larg, au avut prilejul să-şi arate calităţile nautice şi să dea încredere multora. Deşi vântul sufla cu rafale dela Nord, rupând lanţurile ancorelor distrugătoarelor, totuşi *„Domniţa Ileana"* cu velatura de furtună, a reuşit să se refugieze la Mangalia, iar „Izbânda" să se ţie la larg, urcându-se prin volte până la Constanţa.

Aceasta este în rezumat activitatea Y. C. R. care îndeamnă pe toţi membrii înscrişi să se folosească de cuterele ce li se pun la dispoziţie. Iar cei cu dare de mână îşi pot aduce propriile îmbarcaţiuni, cari vor fi adăpostite în hangarele clubului.

Orice lămuriri se pot căpăta dela d. Lt. Ghezzo Eduard, casierul şi comandantului parcului de cutere, fie la sediul Y. C. R., Hotel Carol, fie la bricul „Mircea", Constanţa.

(După istoricul întocmit de d. *Locot. Ghezzo Ed.)*

Clubul nautic „Marina"

Clubul sportiv „Marina", în afară de secţiile de tenis şi foot-bal, înfiinţează din iniţiativa locot. Mocanu, secţia de *înnot*. Această secţie nautică, este recunoscută oficial de Federaţia de nataţie din Bucureşti.

Clubul a luat parte la concursurile de nataţie organizate de Soc. Generală a Funcţionarilor Comerciali din Constanţa, unde echipierii noştri au câştigat toate premiile, în medalii şi diplome. In luna August, anul trecut, echipa noastră, la Maratonul Naţional dela Brăila, cucereşte toate cupele şi premiile instituite, reuşind a se clasa ca cea mai tare din toate echipele.

Merită a fi menţionat, căpitanul echipei, *Spânu Teodor*, care cucereşte în mod categoric cupa de viteză 800 m., cupa pe 21 km. Brăila-Galaţi şi face marea distanţă de 42 km: Brăila-Reni, clasându-se şi aci întâiul. Se disting de asemenea echipierii: Sima G. Vasilov Gr., Postolache, Octavian, Sandu şi Taune. Aceştia din urmă reuşesc a se plasa în clasament imediat în urma lui Spânu Teodor. E de remarcat că la cursa de 42 km. Brăila-Reni, nu au concurat decât echipierii clubului „Marina", celelalte cluburi neînscriindu-se.

Faţă de rezultatele care ne-au adus mari satisfacţii, clubul nostru prin antrenament continuu speră, ca şi în anul acesta să poată lua parte la toate concursurile la care vom fi provocaţi, dacă vom avea oarecare sprijin moral şi material.

Locot. ED. GHEZZO
Preşedintele Clubului Nautic

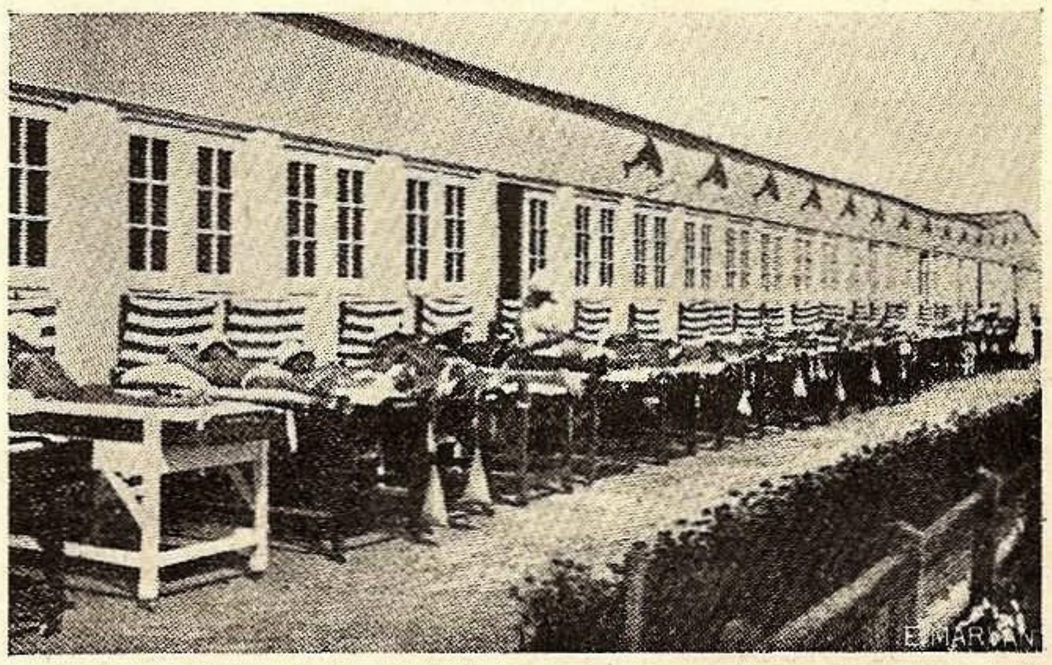
Sanatoriul maritim Techirghiol (Carmen Sylva) al Soc. C. T. C.

Societatea C. T. C., — pentru combaterea tuberculozei la copii,— recunoscută ca persoană morală şi juridică, şi pusă subt înalta ocrotire a M. S. Regina Maria, a fost întemeeată din iniţiativa Doamnei Maria Balş în 1908.

Astăzi afiliată Societăţii pentru profilaxia tuberculozei, îşi păstrează totuşi organizaţia autonomă şi patrimoniul particular. Conform statutelor, Soc. C. T. C. este condusă de un consiliu de administraţie, care deleagă puterile sale unui comitete de direcţie; în 1930 preşedinte este prof. dr. I. Cantacuzino, vice-preşedinte prof. dr. M. Manicatide, iar casieră Doamna M. Balş. Adunarea generală a membrilor examinează în fiecare an gestiunea precedentă şi votează bugetul.

Sediul societăţii C. T. C. este la *Bucureşti ,strada Buzeşti, 100.*

Sanatoriul Soc. C. T. C. — Pe terenul de 10 ha. cedat Societăţii în plină proprietate de Ministerul Domeniilor şi situat între Mare şi lacul Techirghiol, s'a ridicat al treilea şi cel mai însemnat aşezământ al Soc. C. T .C., — *sanatoriul* său maritim, adevărată „colonie" sanitară pe care călătorul de astăzi o întâlneşte la capătul drumului de fer Constanţa-Carmen Silva. Acolo unde în 1908 ţărmul nisipos al Mării abea era acoperit ici, colo de erburile stepei dobrogene, se înalţă acum, unele lângă altele, ziduri trainice de piatră, clădirile *sanatoriului C. T. C.*, cărora vegetaţia bogată dimprejur le dă în timpul verii o înfăţişare primitoare, plină de neaşteptată viaţă şi voioşie.



Veranda de solarizare.

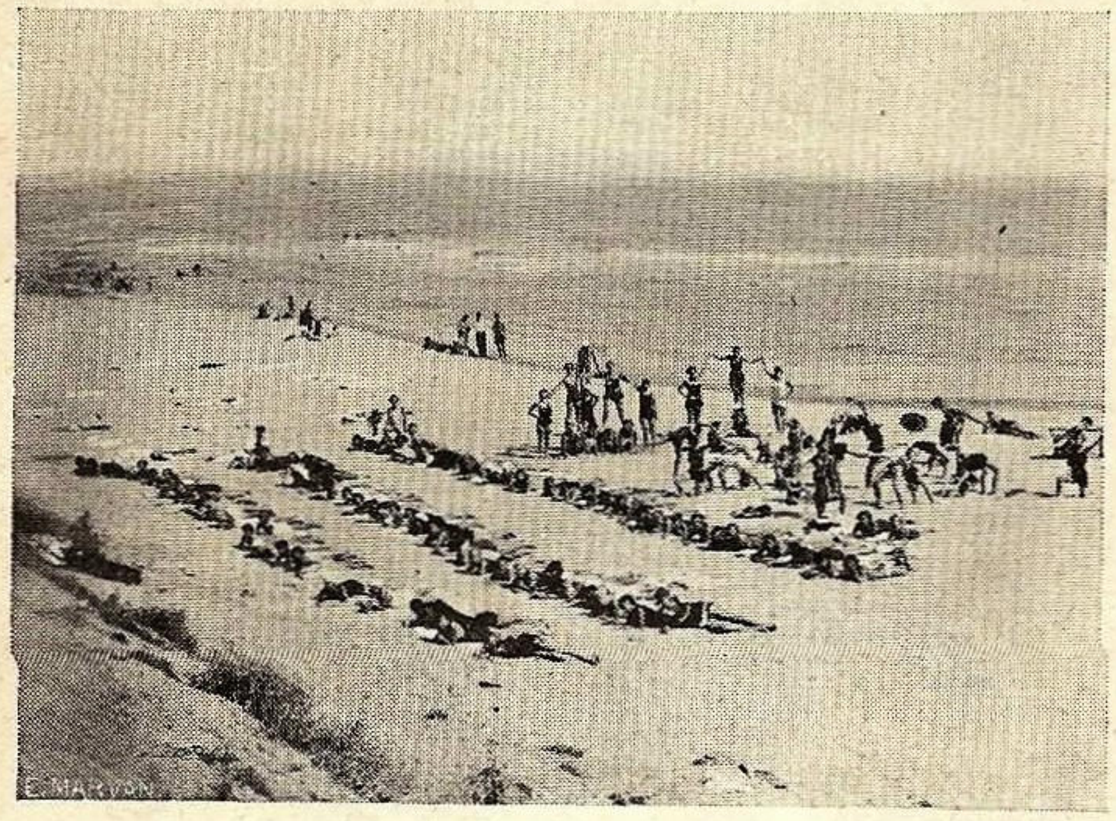
Climatul localităţii cu ploi mai mult rare, cu vânturi de obiceiu destul de potolite, suflând mai des dispre mare, cu media anuală de 120 zile de soare (599 zile în toată perioada 1926—1930) se potriveşte foarte bine pentru cura de aer marin şi de soare, atât de indicată în cazurile de tuberculoză chirurgicală.

Clădirea principală, cu două caturi, este sanatoriul propriu zis, a cărui faţadă orientată spre Sud-Est, îl face să fie expus mai mult

soarelui şi aerului marin. Această clădire se compune dintr'o parte centrală şi o aripă ,cea de a doua aripă nefiind încă ridicată din lipsă de fonduri. Aşa neterminat, sanatoriul are saloane încăpătoare pentru 120 copii, o sufragerie în care pot avea loc 200 persoane şi mai cuprinde laboratorul, farmacia, sala de radiografie, sala de operaţii şi de pansamente, bine înzestrată.

Instalaţia de băi, — apă comună, apă sărată din lac şi băi de nămol, — se găseşte într'o anexă legată direct cu clădirea principală.

O galerie de cură, cu 80 paturi şi câteva săli anexe indispensabile, cu uşi care pot fi închise la nevoe în dreptul fiecărui pat şi cu



Băi de soare la plaje.

o terasă pe care pot fi scoase paturile cu *imobilizaţi,* permite acestora să petreacă aici toată vara, în vecinătatea imediată a mării.

Un pavilion cu 14 paturi servă ca pavilion de izolare, pentru fiecare serie de nou sosiţi, ca şi pentru cazurile suspecte sau de boli molipsitoare ivite în sanatoriu.

Sanatoriul este pus subt conducerea unui medic-director, ajutat de un medic secundar şi de personalul auxiliar : sub-directoară, interni, supraveghetoare, infirmiere, etc.

Instrucţia şi educaţia copiilor în timpul internării lor sunt asigurate mulţumită personalului didactic pe care îl detaşează la sanatoriu Ministerul instrucţiunii.

Un regulament special fixează condiţiile de admitere în sanatoriu. Se primesc copii în vârstă de 3—14 ani atinşi de tuberculoză ganglionară, osteo-articulară, cutanată şi peritoneală. Sunt preferate cazurile curabile în timp mai scurt. Cu morbul lui Pott nu sunt primiţi mai mult de 10%, iar cu coxalgie (imobilizaţi) mai mult de 20% din totalul locurilor.

Incendiu la bord!

FOC!

O singură silabă, trei litere, o vocală şi totuşi... câtă groază inspiră atunci când se aud, câtă jale lasă în urmă atunci când focul nu a putut fi gâtuit.

Dar dacă la uscat avere şi viaţă mai pot fi salvate pe uşi, ferestre, scări, îşi închipue oricine ce trebue să se petreacă pe un vapor, unde scăparea de pârjol însemnează moartea prin înec ori între fălcile rechinilor, iar încercarea de stingerea focului cu apă însemnează scufundarea vaporului!

Ultima dramă maritimă, arderea completă a marelui şi noului vapor francez *Georges-Philippar,* vestită prin radio şi cunoscută din ziare, pune din nou pe tapet problema siguranţei pe apă.

George Philippar era unul din cele mai moderne vase din lume. Construuit în şantierele Loire din Saint Nazaire, — acolo unde au fost durate pasagerele noastre *„România", „Dacia"* şi *„Impăratul Traian",* avea un *deplasament,* — greutatea lui când era încărcat egală cu aceia a apei deslocuite, — de 21.000 tone, putea încărca 7.000 de tone şi avea o lungime de 173 m. Era un vapor mixt, pentru pasageri şi mărfuri, putând lua la bord 419 călători în cabine, 800 între punţi. Echipajul era de 257 oameni, iar vasul era asigurat pentru 115 milioane.

Două motoare Diesel-Sulzer de câte 5.600 cai învârteau elicele de 120 ori pe minut, dând vasului o iuţeală de 17 noduri, — adică 17 mile pe oră, mila având 1852 metri.

Având motoare, era lipsit de fum şi deci de murdărie ; pentru aceasta tot vaporul era vopsit în alb. Pentru estetică avea coşuri, ele însă erau dreptunghiulare, nu rotunde.

CUM S'A PRODUS DEZSTRUL.

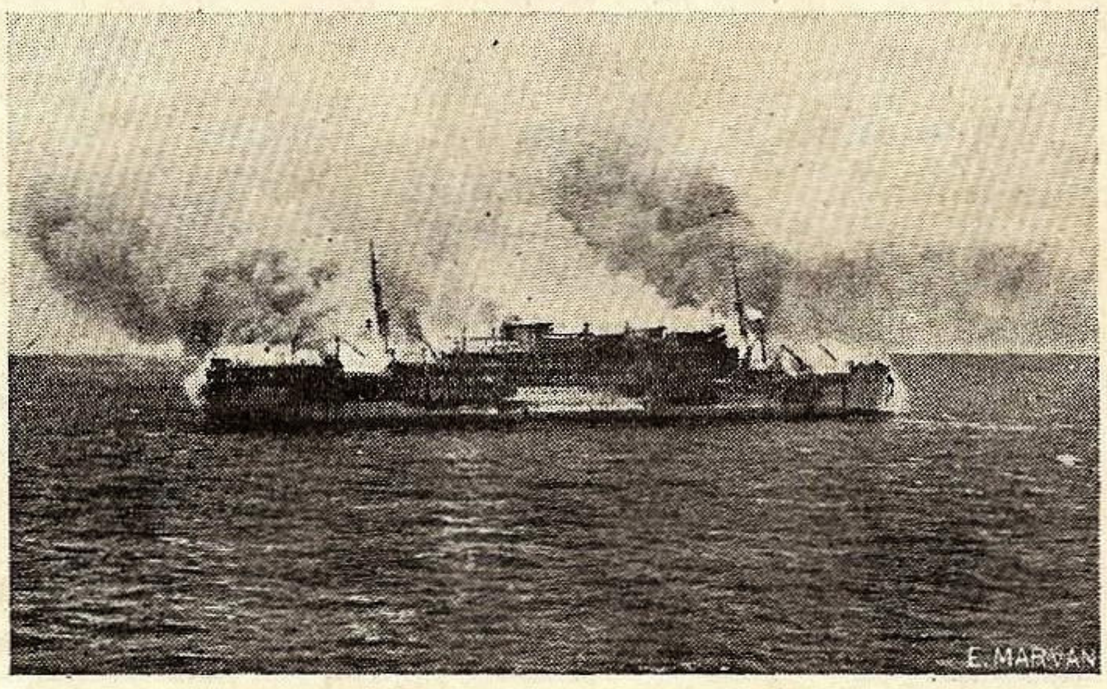
Surprinzător în această nenorocire a fost repeziciunea cu care s'a întins incendiul. La 2 h. 10 m. comandantul e prevenit de ofiţerul de cart că în cabina unui pasager de pe puntea D, — vasul e despărţit în sens orizontal de mai multe *punţi,* poduri, ca plafoanele etajelor, — s'a declarat incendiu. Puntea aceasta era tocmai în mijlocul vasului, deasupra căreia erau aşezate părţile vitale ale lui : cabina cârmei, instalaţia de T. F. S., bateria instalaţiei pentru combaterea incendiilor cu acid carbonic, motoarele de ajutor.

Imediat sub ea venea puntea C, care se prelungea spre prova şi pupa cu *plajele,* adică punţile libere pe care se plimbă pasagerii în aer liber.

Când comandantul ajunse în coridoarele punţii D, focul era generalizat, flacările şi fumul cuprinsese de toate părţile suprastructurile. Nu a mai fost timp decât să se dea alarma, pasagerii să se îmbarce în bărcile de salvare. Telegrafistul abia a putut da câteva semnale de S. O. S., în mijlocul flacărilor, de care a scăpat cu greutate şi plin de arsuri. Intre timp secundul *stopase,* — oprise, — vasul şi-l întorsese cu pupa spre vânt, ca să mai domolească rugul. Uriaşa lumină în mijlocul nopţii a atras câte-va vapoare, cel dintâi fiind un vas petrolier rus, care a salvat câteva sute de pasageri. Vre-o 50 însă nu au putut eşi din cabine, unde au fost înăbuşiţi şi carbonizaţi, — iar vasul, complet distrus, se pare că s'a scufundat.

CUM IA NAŞTERE UN FOC LA BORD.

S'ar părea că un incendiu pe un vas de fier şi oţel în mijlocul apei e ceva paradoxal. Şi totuşi din 199 vapoare pierdute în 1931,



Marele pachebot «Philippar» în flăcări.

75 au naufragiat la coastă, 71 în plină mare, 16 s'au scufundat prin *abordaj,* — ciocnire cu alt vas, — 13 au fost abandonate, 12 incendiate şi 12 dispărute. In 1930 din 206 pierderi, 11 au fost datorite focului. In statisticele de mai sus sunt trecute numai vapoarele distruse, nu toate cazurile de incendii cu avarii mai mult sau mai puţin grave.

Dacă se cercetează cele 12 incendii distrugătoare din 1931, într'unul focul a fost la marfă, în altul la combustibil, altul la maşină şi în 9 cazurele nu s'au putut afla.

Ceva curios şi observat personal. Pe vasele tanc, care transportă petrol şi benzină, incendiile sunt mai rare decât pe cele de pasageri. Siguranţa e mai mare acolo unde primejdia e mai aproape. Explicaţia e de ordin psihologic: pe un petrolier teama face pe fiecare prudent, o poliţie tacită dela om la om; pe un pasager neglijenţa e mai mare. In trei ani de comandă de tanc nu am avut decât un început de incendiu la căldări, — pe când numai într'o săptămână am avut trei începuturi de incendiu la pasager: unul prin scurt circuit şi două în cabine, de la un chibrit de ceară aruncat de un fumător pe covor!

CUM SE COMBAT INCENDIILE.

Cele mai numeroase incendii au loc în magaziile de mărfuri, când sunt încărcate cu materii oxidabile şi putând fermenta: bumbac, iută, coprah — un fel de nuci de cocos sfărâmate, — mai ales când au fost încărcate pe vreme ploioasă şi vasul străbate regiuni călduroase. Chiar grânele noastre, dacă nu iau foc, se *încing* în magazii.

In acest caz, cum de obicei incendiul începe dela fund şi cum magaziile sunt colosal de mari, — o magazie de pe Philippar avea 2500 m. cubi, — a cerceta prin descărcare focarul însemnează a duce aer şi a periclita întreg vaporul. Procedeul clasic e a închide şi mai bine magazia, a mări numărul *prelaţelor,* muşamalelor, — care acoper *bocaporţii,* — gurile magaziilor, — a condamna ventilatoarele, ca focul să se înăbuşe dela sine.

Un alt procedeu este a se *dămfui,* — a se trimite aburi prin tuburi amenajate dela construcţie, ca astfel aerul să fie gonit din magazii.

Pe vasele cu motor, unde nu se poate avea aburi, se trimite *anhidridă carbonică* sub presiune din chiupuri de oţel. Asemenea instalaţie era pe George Philippar.

Uneori *cărbunii* se aprind spontan, mai ales cei piritoşi. Păcura şi motorina mai greu se poate aprinde dela sine, dar stingerea, atunci când ia foc, — nu se poate face cu apă, ci cu împroşcare de *spumă* cu gaze carbonice, care se foloseşte azi chiar şi de pompierii de la uscat.

PREVENIREA ŞI STINGEREA INCENDIILOR.

Prin convenţia internaţională dela 31 Mai 1929 din Londra s'au orânduit următoarele măsuri pentru prevenirea incendiilor:

I. *Ronduri* dese efective în tot cuprinsul vasului. Pentru aceasta gardianul sau gardienii poartă un ceasornic înregistrator care sau merge decât o oră şi nu odată stat nu se mai poate întoarce. La fiecare oră gardianul e obligat să-l întoarcă, — ceiace nu pot face dacă adorm.

De asemenea în diferite locuri sunt aşezate ceasornice control care sau trebuesc întoarse la intervale scurte, ca mai sus sau dacă merg 24 ore, prin apăsarea unui buton se marchează ora la care gardianul şi-a trecut rondul.

II. *Detectoare* automate care să arate în orice moment temperatura în compartimentele ce nu pot fi controlate prin ronduri.

Ele sunt de două feluri: *fumivore* şi *electrice.*

La cele dintâi în camera de navigaţie e o cutiuţă de sticlă în care un motoraş electric face vidul. In cutie se termină tuburi care pleacă din fiecare compartiment al vasului. Indată ce un incendiu a început într'unul din compartimente, fumul apare în cutia de sticlă şi ofiţerul de cart ia măsurile indicate.

In cele electrice, un tablou ca cel de sonerii aşezat în camera de navigaţie aprinde o lampă roşie, sună îndată ce o ridicare prea mare de temperatură s'a produs într'un compartiment. Prin releuri cu electro-magneţi se pune în mişcare aparatele de prim ajutor: stingătoarele automate, pulverizatoarele, posturile de incendiu, clopotele de alarmă, etc. Circuitele electrice sunt mai gingaşe de cât cele fumivore, dar sunt mai sigure.

III. Două *pompe* de incendiu, — trei pe vasele mai mari de 3000 tone, — care să arunce două vâne de apă puternice şi simultane în orice parte a vaporului şi în special în cabine.

IV. *Gaze stingătoare* în aşa cantitate în cât să poată umple 30% din volumul celei mai mari din *cale, — magazii,* — cu tubăria necesară.

V. *Stingătoare* portative, de mână cât mai numeroase.

VI. *Măşti* respiratorii şi stingătoare speciale pentru compartimentul maşinelor.

CAUZA INCENDIERII LUI GEORGES PHILIPPAR

Mai întâi: era vaporul nimicit înzestrat cu *toate* aceste aparate? Din păcate nu, convenţia nefiind încă ratificată de Franţa.

Magaziile erau despărţite prin opt porţi speciale ce se puteau manevra dela comandă. Intre punţi erau trei-patru *pereţi para-foc* de tablă de 7 mm. acoperiţi cu substanţă neaprinzibilă, — amiantă cu fibro-ciment. Un *colector* de 80 milimetri sub presiune permanentă de 5 atmosfere alimentat de două pompe cu un debit de 150 tone apă fiecare. Calele şi întrepunţile erau străbătute de o tubărie cu *gaz carbonic,* iar la maşini cu *spumă.* Două stingătoare cu tetraclorură de carbon, 80 stingătoare de mână cu spumă, 80 de încărcături de rezervă, 7 stingătoare pe roate de câte 50 litri spumă şi două măşti aspiratoare complectau sistemul.

Şi cu toate acestea... când flacările au cuprins cabinele de lux, saloanele, barurile, sălile de mâncare cu lemnăria lor preţioasă, etc... toate mijloacele de stingere au rămas zadarnice.

S'a bănuit chiar din raportul comandantului că o mână criminală a fost la mijloc: focul ar fi ţâşnit din mai multe părţi odată, tocmai în părţile vitale; descărcarea prematură a compresoarelor cu gaz carbonic, etc. Lucru greu de constatat acum când epava s'a scufundat.

D. Colonel Pouderoux, comandantul pompierilor din Paris, e însă de părere că focul a isbucnit din cauza unui scurt circuit, aşezarea firelor electrice la bord fiind foarte periculoasă. Estetica impune ca toate cablurile să fie ascunse după panouri de lemn lăcuite, aşa în cât incendiul poate să stea ascuns multă vreme şi când apare e deja pe o mare întindere.

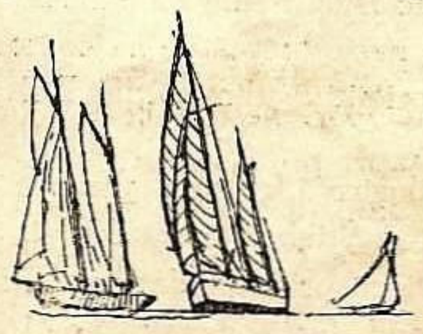
Deşi panourile se fac din asbest sau se lăcuesc cu vopsele ignifuge, totuşi picturile, care sunt acoperite cu vermici nitrocelulosic, fac ca incendiul să se întindă cu o repeziciune de nebănuit.

Numai astfel se poate explica un asemenea prăpăd în 15 minute, cu toate că la bord se îmbarcase şi un ofiţer special de siguranţă, care nu a putut nici să ajungă la robinetele salvatoare cu apă şi cu gaze. Iar descărcarea acumulatoarelor de gaze pare a fi datorită faptului că erau aşezate într'un loc prea călduros, astfel că ele au funcţionat automat, însă nu din cauza căldurei incendiului, ci cu mult înainte, fără să se fi putut observa.

„Georges Philippar" nu era însă înzestrat cu aparate de semnalizare la distanţă. Clopotele de alarmă de care au vorbit gazetele erau doar contra hoţilor în caz de pătrundere în compartimentul valorilor. Dacă această precauţiune ar fi fost luată ca pe marile transatlantice franceze, focul ar fi fost denunţat dela început, nu după ce a trecut dela cabina nelocuită de unde isbucnise, într'una locuită.

Românul zice: *Paza bună trece primejdia rea!*

MOŞ DELAMARE



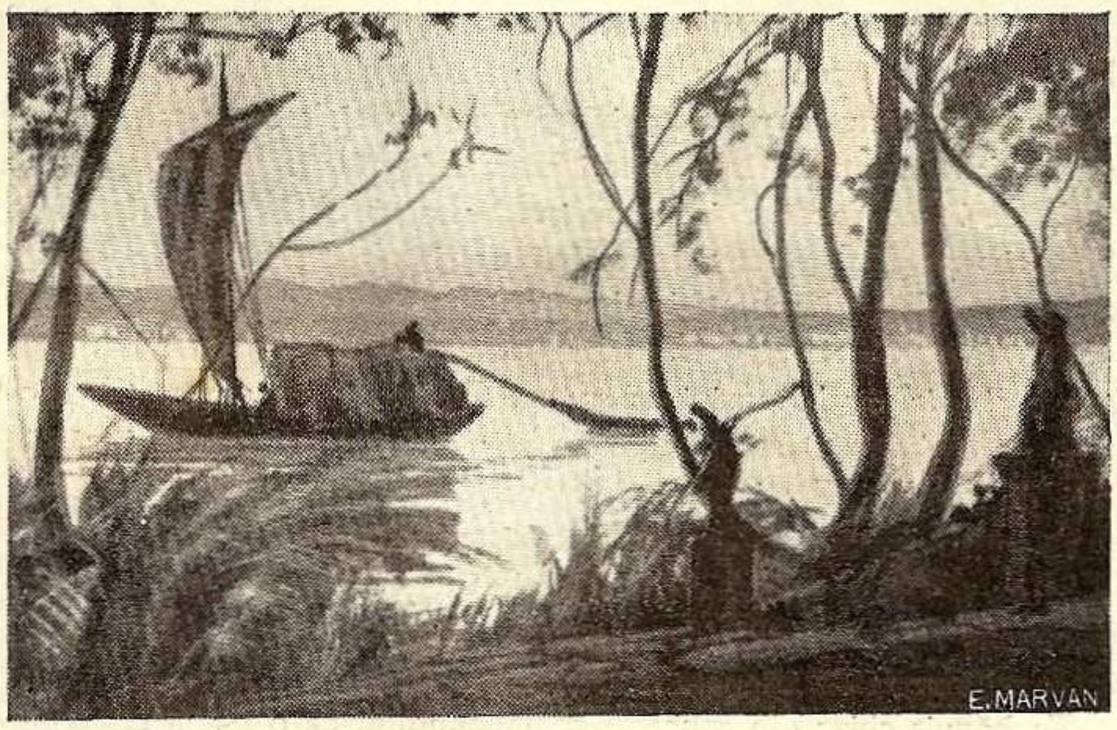
RECENZII

Glasul apelor

Sonete de I. Gr. Perieţeanu — Aquarele de Ştiubei

O elegantă carte-album. Imbinare a trei genuri de artă: Poezie, pictură, grafică.

Sub un titlu aşa de fericit ales d. Perieţeanu, un liric amant al mărei, prezintă cu fineţă o galerie de sonete artistic cizelate. O minunată împerechere între scris şi imagină, între pană şi penel. Talentatul nostru pictor marinist Ştiubei a reuşit să ilustreze în aquarele melodiile delicate a glasului apelor.



Maggiore

Şi-acum plutesc, cu visul împreună,
prin norii de arome tropicale,
în amfiteatrul parcurilor tale,
a slăvei şi-a genunelor cunună.

Vibrează 'ntreg văzduhul ca o strună;
iar insulele ce-mi răsar în cale, —
imense vegetaţii ireale, —
în sarabanda florilor, nebună,

dantează, ca şi undele-ţi verzui,
cu portice, terase şi statui!
Halucinante ore de magie,

când ambianţa toată e-un mister,
cu-amurguri şi cu nopţi de feerie.
cu braţe verzi întinse către cer.

Vânt, Valuri, Stuf

Notiţele unui pânzar de Ing. Iliescu-Brânceni [1])

Patronul yachtului *„Pinguin"* după ce a dat probe de bun marinar dovedeşte şi un frumos talent literar, dând la lumină notele jurnalului său de bord, ,într'o formă vie, clară, luminată de un fin surîs ironic.

Câţi Români cunosc satisfacţiile sportului nautic şi a turismului de apă?

Câţi Români cunosc frumuseţile bălţei, viaţa şi pitorescul Deltei?

O regiune aproape necunoscută de navigatori. Natura stranie, originalitatea şi viaţa primitivă din bălţile Deltei nu le poţi găsi nicăeri în Europa. Zile şi nopţi întregi poţi călători alunecând pe luciul gârlelor înguste — poteci de apă moartă tăiate printre zidurile înalte ale pădurilor de stuf.

Potecile de apă, umbrite şi tăcute, se pierd în luminişul scânteitor al ghiolurilor — bogate poeni de baltă. Cum s'au întocmit aceste poetice grădini, aşa la întâmplare, fără ca mâna omului să se amestice în jocul capricios al naturii?

Boschete de sălcii bătrâne, scorboroase, cu pletele spălate în limpezimea apei, tufişuri de liane, crini albi de baltă pe fragile tije, cupe aurii de flori de nufăr semănate printre foi late cari plutesc pe oglinda apei cu nişte imense palete de smarald.

Aşa de clară-i apa în zilele de vară, că uneori priveşti c'un fel de spaimă în adâncuri, ca într'o oglindă fermecată, la desele păduri de erburi, fantastic încâlcite, ce cresc misterioase pe fundul bălţii fără să poată răzbate vreodată la lumină.

Botul ascuţit al bărcei alungă popoarele de peşti înspăimântaţi şi ridică din păpurişul tânăr miriadele de gâze, cari plutesc în nouraşi argintii scânteind în lumina soarelui.

Efemere, libelule graţioase cu trupuri de sidef bătute în peruzele, cu antene azurii plutesc în viraje ca nişte minuscule avioane colorate. Felurite neamuri de păsări de baltă îşi fac cuiburi ascunse prin luncile de trestii, prin locuri nepătrunse unde clocesc în taină. Lungi cârduri de păsări călătoare îşi fac popasul aci până pornesc în caravane plutitoare spre ţările de miazăzi.

Şi barca, adesea alunecă uşor printre insule plutitoare, pline de verdeaţă, printre pământuri înşelătoare de plaur, formate din rădăcinile plantelor virgine, putrezite, întreţăsute cu vremea ca o pâslă umedă şi moale, pe care creşte stuful tânăr şi felurite agăţătoare erburi de apă.

Cu cât te adânceşti în labirintul lagunelor spre inima deltei, te simţi tot mai înfiorat de tăcerea solemnă a pustiului, tăiată numai de şoptirea misterioasă a trestiilor. Te afunzi parcă într'o altă lume de vise, în tainica împărăţie a necunoscutului.

Muntele rigid, neschimbat, acelaş, ajunge să te apese. Marea, veşnic schimbătoare, oglindind cerul cu alte nuanţe la fiecare ceas, încântă ochii. Dar numai balta farmecă simţirea şi aţâtă mintea.

Peisagiile de baltă, viaţa bogată şi misterioasă care se zbate în umezeala asta, îţi evocă vârsta primilor epoci, începuturile vieţei pe pământ, enigma nepătrunsă a creaţiei.

Când pentru întâia oară te găseşti singur în pustietatea bălţii, în mijlocul naturei primitive, în care nici o suflare omenească nu se simte, ţi se pare că eşti într'o lume aparte, rămasă printr'o vrajă în starea zămislirei — un colţ de pământ peste care pluteşte încă tainicul parfum biblic din vechea povestire a facerei lumii în cele şase zile...

J. B.

---

[1]) Cartea frumos ilustrată, şi cu o gravură în culori de talentatul pictor marinist Căpitan Ştiubei, costă 30 lei. Se trimite prin poştă doritorilor cari expediază prin mandat poştal suma de 35 lei la Liga Navală (Str. A. Briand, fostă Regală No. 16 Bucureşti).

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din Ţară

Programul general al Jamboreei dela Sibiu

5—10 Iulie. Instalarea în tabără de la Sibiu.

10 Iulie. Solemnitatea deschiderei Jamboreei.

10—20Iulie. La dispoziţia unităţilor, pregătire pentru concursuri, examene de specialitate, mici excursii.

20—28 Iulie. Concursuri, excursii organizate de C. M. L. în împrejurimile Sibiului.

29 Iulie. Depunerea legământului, distribuirea premiilor.

30 Iulie. Inchiderea Jamboreei. Ridicarea taberei.

7, 8, 9 Iulie Congresul comandanţilor.

Programul concursurilor cercetaşilor marinari Iulie 1932 — Sibiu

Concursurile vor fi organizate pe :

— armamente de lotcă (3 cercetaşi)

— armamente de balenieră (6 cercetaşi)

— echipaje şi

— individuale.

Concursurile cuprind :

1) Probe la care vor lua parte grupările de mai sus, fără şef Fiecare cercetaş din grupare va trage la sorţ una din următoarele probe :

a) Salvarea unei persoane dela înec.

b) Salvarea în general cu colac şi centură.

c) Lansarea bandulei, colacului şi sondei.

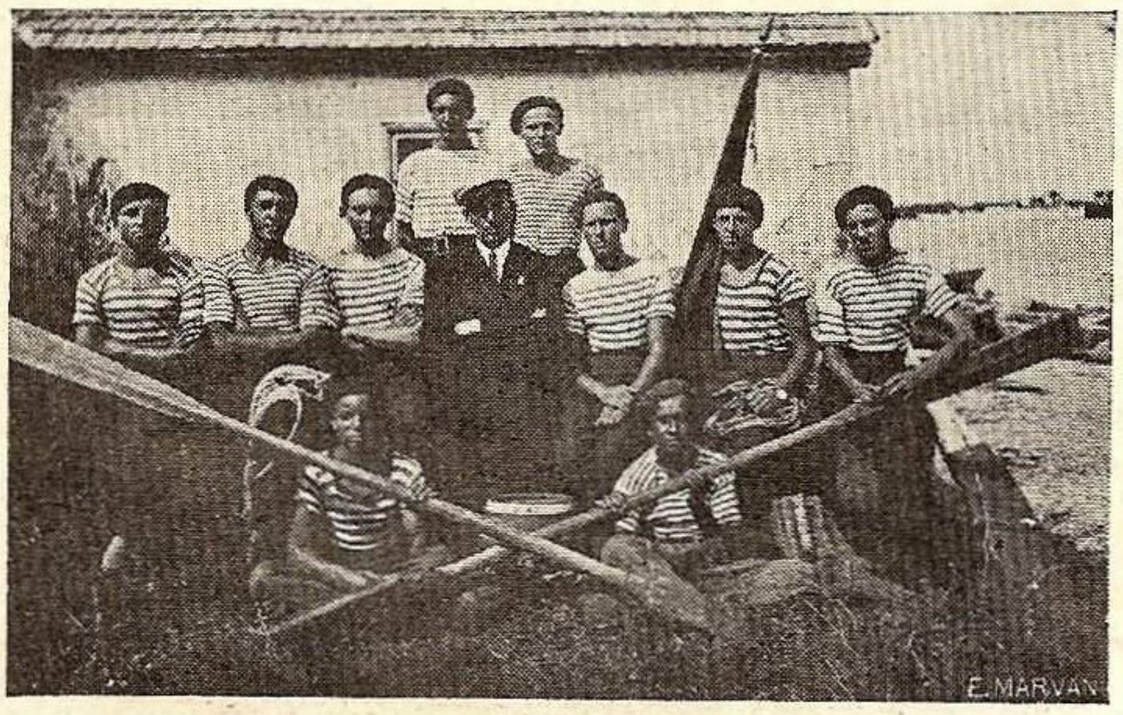
d) Facerea nodurilor.

Gruparea care va avea câştigate mai multe puncte, va fi declarată învingătoare. .

Materialul probelor va fi pus la dispoziţie de Comandament, sau adus de unităţile ce-l posedă.

2) *Stafetă în bărci* (cu obstacole) 500 metri.

Vor lua parte echipajele pe ambarcaţiuni tip de 3 cercetaşi (2 la rame şi un şef la cârmă). Două ambarcaţiuni pentru fiecare echipaj.



Comandorul Balos cu cercetaşii marinari dela Cetatea Albă.

Primul echipaj ajuns va fi declarat învingător.

3) *Concurs de ambarcaţiuni fără rame 100 metri.*

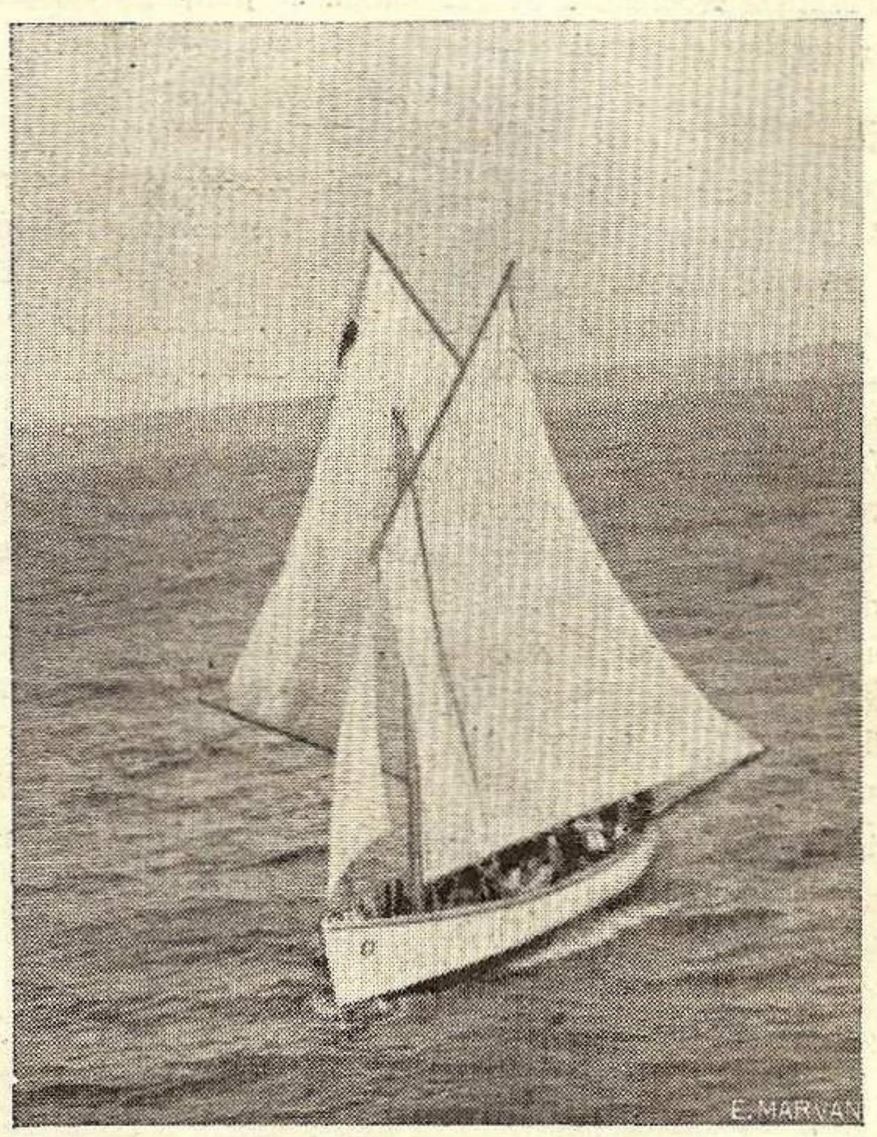
Grupări de 4 cercetaşi într'o barcă, vor da viteză bărcii cu mâinile fără rame şi fără cârmă.

4) *Concurs de ambarcaţiuni uniformizate.*

Vor lua parte grupări din echipaje. Cu material improvizat se va căuta a construit o ambarcaţiune care să plutească.

Cercetaşii vor trebui să folosească aceste ambarcaţiuni improvizate pentru o trecere de apă.

5) *Inot cu obstacole 200 metri.*



Barca cercetaşilor marinari dela Cetatea Albă.

Vor concura grupări de câte trei cercetaşi înot liber.

Se vor clasa grupările ce ajung complete în ordinea sosirei. .

6) *Inot de viteză — 100 de metri — stil liber.*

Concurs individual.

7) *Trageri cu frânghia.*

Două ambarcaţiuni cu număr egal de cercetaşi (3 şi 6 cercetaşi). Pot lua parte mai multe grupări din fiecare echipaj.

8) *Vânătoarea Baleinei.*

Ambarcaţiuni de trei cercetaşi (2 la rame şi unul la cârmă) şi un vânător, ce va trebui să-şi aducă un harpon cu frânghie de cel puţin 15 metri.

Balena (din lemn) va fi remorcată cu viteză. Ambarcaţiunile prin cârmaci va căuta a o ajunge şi vânătorul să înfigă harponul.

9) *Raţele,* concurs individual de înot şi agilitate.

Cine prinde raţa ?

10) *Purcelul şi surprizele la scondru.*

Concurs individual de echilibru în agilitate pe o grindă alunecoasă.

Cine ia purcelul sau surpriza ?

11) *Lupta cu saci pe scondru.*

Concurs individual, echilibru şi forţă.

Cine rămâne călare fără să cadă în apă, doborând pe adversar prin lovituri cu un sac ?

12) *Stafeta înot, 200 metri.*

6 cercetaşi din fiecare echipaj înot liber.

13) *Concurs de aranjamentul taberei şi al vaselor.*

Cel mai frumos aranjament marinăresc.

Cea mai frumoasă ambarcaţiune — trăgând la rame.

14) *Concurs de semnalizare cu pavilioanele şi Morse.*

3 cercetaşi, de echipaj.

Cine transmite şi recepţionează mai repede şi mai precis ?

Observaţiuni generale

Ambarcaţiunile vor fi uniforme, puse la dispoziţie de Comandant pe lacul din Dumbrava Sibiului.

Toţi cercetaşii ce iau parte la concursuri, vor trebui să aibă costum de baie cât mai uniform posibil.

Sunt excluşi marinarii de profesie.

Liga Navală Română a acordat suma de patru mii lei ca premii pentru cercetaşii marinari.

O nouă Pilotină.

O navă ajunge în faţa unui port, micşorează viteza, cercetează cu grijă harta, priveşte cu ocheanul, pipăe, caută intrarea în port...

Deodată un punct negru se desprinde de la ţărm. O pânză, ca o aripă de pasăre, alunecă pe oglinda mării, sau un gândac înotând la suprafaţă îşi tae drum drept spre nava care aşteaptă o mână de ajutor.

E *pilotina* care duce *pilotul ce trebue să conducă* nava în port. O mică inbarcaţie care, pentru a-şi îndeplini misiunea, trebue să întrunească multe calităţi nautice căci trebue să iasă la larg pe marea oricât de demontată.

Portul Constanţa nu avea pilotină, se servea de bărci şi remorchiere. După nenumărate cereri s'a hotărât în sfârşit construcţia unei pilotine.

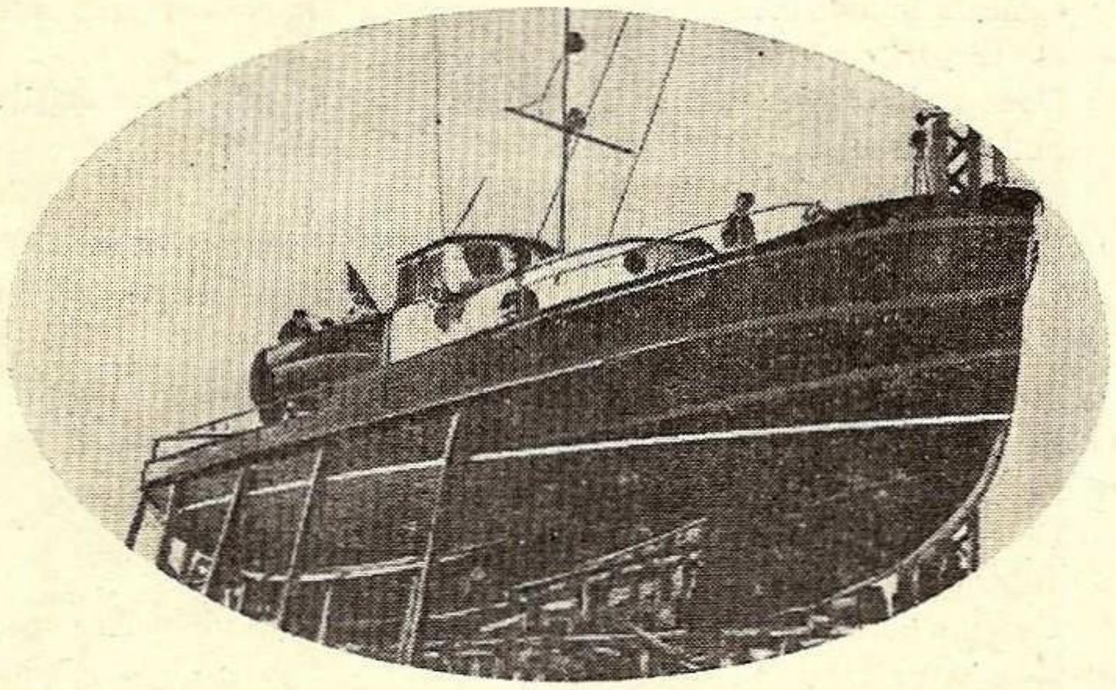
Iată datele ei.

Pilotina este construită în şantierul naval din Ancona (Italia) al *Societăţei Cantieri Navali Riuniti din Genova.*

Corpul ei este complect metalic şi are următoarele caracteristice :

Lungimea între perpendiculare 18.50 m. ; Lărgimea maximă în afara coastelor 4.80 m. ; Inălţimea de construcţie la mijloc 2.40 m.; Inălţimea medie a liniei de plutire la încărcătura plină (tirantul de apă) 1.78 m. ; Deplasament total 78 tone ; Viteza maximă 10 noduri.

Pentru propulsiune sunt prevăzute două motoare Diesel desvoltând o putere de 75 HP. efectivi fiecare, la 350 rotaţii/minut. Motoarele sunt în doi timpi cu patru cilindri, şi sunt construite de fafricile Sulzer Frérés din Winterthur (Elveţia).



Pilotina portului Constanţa în şantier.

Este prevăzută cu o şalupă cu motor având corpul cu chesoane de aer, astfel ca să poată acosta vasele pe furtună mare.

Ca amenajare interioară, pilotina se compune din :

1. Camera maşinelor, suficient de spaţioasă, aşa că în afară de motoarele principale, mai au loc în ea şi motorul auxiliar, generatorul electric, căldarea caloriferului, etc.

2. Un careu pentru piloţi.
3. Cabina pentru comandat.
4. Cabina pentru mecanicul şef.
5. Cabina pentru echipaj.
6.. Magazie de materiale.

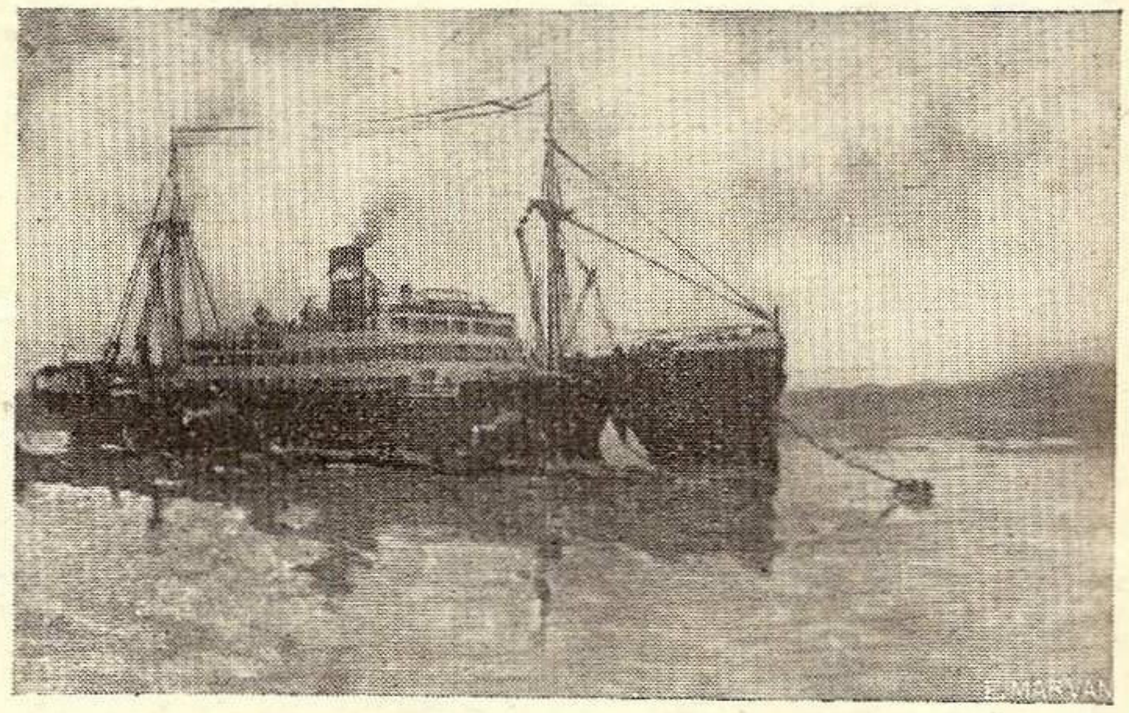
Pentru a putea fi întrebuinţată şi la remorcări de vase mici (şalande, gabare, etc.) a fost prevăzută cu două cârlige de remorcă.

Pilotina a fost construită sub directa supraveghere a Biroului Veritas, şi a costat suma de lei 5.990.800.

Ea urmează a sosi la Constanţa în cursul lunei Iulie.

Un nou vapor mixt al S. M. R.

„Serviciul Maritim Român", a cumpărat dela Societatea de Navigaţie germana „Hamburg America Linie" un vapor mixt ce poate transporta călători şi mărfuri.



Noul vapor «Ardeal».

Comisiunea de recepţie a şi luat în primire vasul, iar echipajul român destinat a se îmbarca pe el, a plecat din ţaă în ziua de 1 Iulie a. c.

Acest vapor, care probabil va purta numele *„Ardeal"* a şi fost navlosit pentru un transport de cărbuni dela Cardiff, şi va încasa pentru acest transport un navlu de 2625 Lire Engleze, circa un milion şease sute mii lei, aşa că nu va face în gol, călătoria spre ţară.

Datele mai principale ale vaporului cumpărat şi a cărui fotografie o dăm mai jos, sunt :

Construit în 1922, lungime 125 m., lărgime 16. 50 m. Pescaj 7 m. Tonaj D. W. 7840 tone. Viteză 11.6 mile pe oră.

Poate lua la bord 58 pasageri de cl. I-a şi II-a. Are o sală de restaurant şi două saloane. Posedă la bord staţie de telegrafie fără fir şi aparat de semnalizare acustică sub marină.

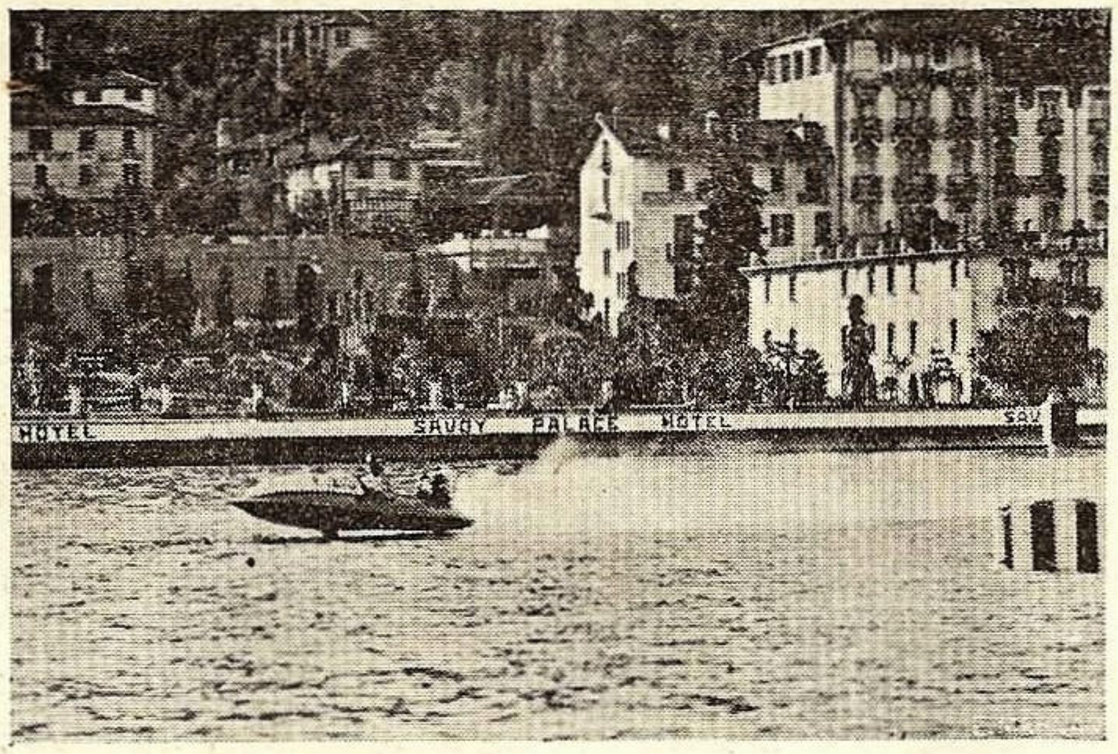
E prevăzut cu o maşină cu triplă expansiune şi o turbină de joasă presiune pe ax, cu o putere totală de 2850 cai. Are 3 căldări cu 14 kgr. presiune de regim, ce întrebuinţează păcură combustibil.

Poate îmbarca în depozitele sale 1070 tone păcură, ceia ce-i permite o rază de acţiune de 11.000 mile, putând merge continuu 4(zile.

Starea de întreţinere a vaporului e excelentă, aşa cum Societatea „Hamburg America Linie" ştie să-i păstreze materialul.

Preţul cumpărărei este de 15 milioane lei cu uşurinţă de plată.

Intrebuinţarea păcurei şi o rază de acţiune aşa de mare, e un mare avantaj pentru exploatarea acestui vapor, căci păcura este un combustibil eftin ce se produce în ţară, uşor de manipulat cere fochişti mai puţini şi în plus vasul în călătoriile sale nu va avea nevoie să ia combustibil din străinătate.



Sergiu Nicolescu cu barca cu motor la Monaco.
(Clişeu Al. Daia)

Tânărul nostru compatriot d-l Sergiu (Costel) Nicolesco, stabilit de mai mulţi ani la Paris, a reuşit să bată cu vasul său Hors bord de curse recordul mondial de viteză, (15—30 Mai 1931), la Gardonia Riviera, făcând, 92 km. la oră, cu un vas, cu motor Lorins, 6 cilindri, compresor, 1000 cm³.

Din programul de activitate a Ligei Navale sec. Constanţa

A. *Conferinţe şi comitete de propagandă.*

In dorinţa de a desvolta cunoştinţele maritime şi a răspândi în toate straturile poporului iubirea de Mare şi Marină, Liga Navală, secţia Constanţa, a organizat în lunile Mai şi Iunie, trei conferinţe cu subiecte maritime în sala Cazinoului Comunal, urmate de program artistic.

Prima conferinţă a fost ţinută de d-l Contra Amiral I. Bălănescu, tratând despre: *„Aspecte din războiul maritim".*

A doua conferinţă va fi ţinută de Lt. Comandor N. Cristescu, tratând despre: *„Marea în literatură".*

A treia conferinţă va fi ţinută de Lt. Comandor Stoianovici Alex. tratând despre: *„Marea sub aspectul ştiinţific".*

Pentru propaganda maritimă pe timpul verii s'au format comitete de acţiune puse sub conducerea unor destoinici şi inimoşi ofiţeri de Marină.

Publicăm mai jos compunerea acestor comitete:

1) *Comitetul pentru conferinţe şi propagandă prin publicitate şi fotografii.*

Lt. Comandor Stoianovici Alexandru, Lt. Comandor Cristescu Nicolae, Căpitan Petrovici Mişu, Căpitan Roşescu Gheorghe, Locotenent Trandafirescu, Locotenent Tăutu Marcel, Sublocot. Brătulescu T.

Organe de execuţie: Maeştri: Elefteriu C., Rusu C., Dumitrescu M.

2. *Comitetul pentru escursiuni în largul mării şi pe coasta maritimă.*

Cpt. Comandor Dumitrescu Alexandru, Locotenent Toma Matei, Locotenent Negulescu Zaharia, Locotenent Brandabur Al.

Organe de execuţie: Maeştrii: Elefteriu C., Preda Gh., Dumitrescu M.

3. *Comitetul pentru yachting, canotaj, şcoală de înnot:*

Cpt. Comandor Georgescu I., Locotenent Bercea Al., Locotenent Ghezzo Eduard, Locotenent Bondarenco Al., Locotenent Tăutu Marcel, Sublocot. Isbăşescu Gh.

Organe de execuţie: Maeştrii: Spânu, Marinescu Gh.

4. *Propaganda maritimă la Techirghiol, Mangalia şi Balcic:*

Lt. Comandor Iacomi Dorin, Comandantul cannonierei „Stihi" cu ofiţerii dela canonieră.

Pentru a îndruma formarea cercetaşilor la viaţa de mare, Liga Navală, secţia Constanţa, a comandat la atelierul navelor de grăniceri din Brăila o barcă mare tip „Mircea" cu 10 rame, prevăzută cu velatură complectă.

Barca va fi predată echipei de cercetaşi marinari cu o serbare deosebită în ziua de 1 Iunie.

Astfel micii cercetaşi vor avea prilejul să se antreneze zilnic la mare, să înveţe a mânui pânzele şi ramele sub conducerea unui maestru timonier destinat de Divizia de Mare.

Cu barca dela Sulina la Regensburg

Deşi ne plângem cu toţii că „la noi nu e ca aiurea", în toate privinţele, deci şi în ceiace priveşte sporturile de apă, totuşi faptele ne dovedesc că suntem greşiţi. De mult, de foarte mult, există un yacht Club la Galaţi, cu bărci pe Dunăre şi Brateş, există un yacht Club la Constanţa, la Giurgiu şi acum în urmă la Snagov. Cercetaşi marinari de asemenea au fost de mult la Arad, apoi la Constanţa. Ceiace cu adevărat a lipsit la noi au fost *organizarea,* coordonarea şi stimularea încercărilor particulare, ca astfel ele să se generalizeze.

Un exemplu recent e apariţia pe mohorâta apă a Dâmboviţei bucureştene a unei lotci elegante, construită în ţară, la Turtucaia şi venită din Giurgiu pe apă, — pe Dunăre până la Olteniţa, pe Argeş până la Budeşti şi pe Dâmboviţa până la... podul Senatului.

Căpitani şi marinari în acelaşi timp sunt doi tineri *Gheorghe Briceag* de 24 ani şi *Ion Constantinescu* de 21 ani. Ca armament două perechi de vâsle (lopeţi) şi o pânză.

Drumul a fost cu peripeţii, din cauza apelor mici, — încercări pentru călătoria cea mare, de la Bucureşti spre mare, la Sulina şi de aci în susul Dunării până la Bratislava. Iar reuşita începutului e o garanţie că tinerii, pe lângă barcă şi voinţă, au şi antrenament fără care nu se poate izbândi.

Norocul să-i însoţească!

In ultimul moment aflăm că alţi doi tineri au pornit cu o bărcuţă de la Nehoiaşi, ca navigând pe apele Buzăului, Siretului, Dunării şi Mării să ajungă până la Balcic.

*

Am primit dela Inspectoratul Navigaţiei şi Porturilor noul volum: *Lista de navele comerciale cu pavilion român.*

Această importantă lucrare statistică, perfect documentată, se prezintă din ce în ce mai bine.

Este prima dată când apare imprimată în două limbi. Pentru munca şi devotamentul ce depun Căpităniile de porturi şi Inspectoratul condus de d. Comandor Mehuţu, ne arătăm toată admiraţia.

Piaţa

In toate porturile o acalmie îngrijitoare. Măsurile restrictive se înmulţesc în toate statele consumatoare. La noi, măsura luată cu oprirea *devizelor,* ajunge să distrugă clasa micilor exportatori. Două, trei mari case exportatoare vor monopoliza exportul impunând preţurile.

*

Porumbul, pe care se compta la export, nu se arată decât în mici cantităţi. Toată lumea cunoscătoare se întreabă unde-i porumbul produs anul trecut care trebue să fie la aproximativ 2 milioane tone. De ce producătorii nu-l vând ca să fie adus în porturi?

E o chestiune de mare importanţă. Ori cultivatorii, din cauza preţului derizoriu, îl transformă pentru hrana vitelor, ori din cauza conversiunei, nefiind forţaţi să scoată bani pentru plata datoriilor, nu vând şi păstrează porumbul aşteptând viitorul necunoscut.

*

Grâul exportat în campania de lucru 1931—32, încurajat de prima de export, s'a urcat la 108 mii vagoane, rămânând pentru consumul intern 260 mii vagoane.

Condiţiile meteorologice au fost excelente pentru producţie. Nu

ştim dacă şi condiţiile de export vor fi tot aşa. Argentina, Canada, Statele-Unite vor inunda Europa cu grâne. Mai toate statele vor pune restricţii. Franţa, graţie prevederei convenţiei preferenţiale care urmează să intre în vigoare la toamnă, ne-a asigurat de un export de circa 2 mii vagoane.

*

Lemnul, după statistica făcută, până în 1929 debita circa 6 milioane m. c. răşinoase, cu'n produs de circa 3 milioane cherestea. Din aceasta se exporta în medie 2 milioane m. c. adică circa 60 la sută, iar restul se întrebuinţa în consumul intern.

Dela 1930 echilibrul e rupt. Exportul şi consumaţia internă scade. Stocurile de cherestea dela fabrici iau proporţii mari. Preţurile au scăzut c u circa 30 la sută. Sarcinile şi tarifele cresc mereu.

Se impun măsuri urgente pentru a nu se nărui şi această industrie.

*

Petrolul are o conferinţă la Paris, pentru a examina problema nenesolvită de producţie şi plasament.

Va reveni probabil chestia limitărei extracţiei de ţiţei, precum şi aceea a unei zone, în limita căreia fiecare ţară producătoare să-şi desfacă disponibilităţile.

Se aşteaptă părerea delegaţilor ruşi, în privinţa restrângerei producţiei, întru cât această părere poate fi hotărâtoare pentru succesul conferinţei.

Numai o înţelegere internaţională poate face ca producţia petrolului să iasă din impasul în care se găseşte.

*

Navlurile maritime slabe. 9—9/6 pentru Anvers sau Roterdam; 10—10/6 pentru Hamburg; 12/6 pentru Bordeaux, 10 Marsilia; 9 Adriatica, Grecia.

R.

*

Navlul fluvial de asemenea extrem de scăzut. Un şlep se închiriază la Brăila cu 500 lei pe zi, pe când anul trecut se închiria cu 3000 lei.

Dacă pe Dunăre şlepurile zac goale, pe Prut lipsesc şlepurile mici, singurele cari pot fi acolo întrebuinţate.

*

Condiţionarea cerealelor depozitate în şlepuri este absolut necesară. Din cauza iernei prelungite din acest an porumbul a început să fermenteze. Trebue vânturat şi uscat. Dar când timpul rău continuă? Docurile din Constanţa posedă o instalaţie technic ămodernă pentru uscat porumbul.

Se impune şi în Brăila întemeierea unui mare *spital* de porumb.

B.

Poşta

Toţi Comandanţii de vase maritime şi fluviale sunt rugaţi a ne trimite fotografii de vase şi grupuri de echipaj, precum şi câteva date asupra vaselor ce comandă. Dorim să le reproducem gratuit în revistă.

Rugăm pe Preşedinţii secţiilor Ligei Navale să facă fotografii grupuri cu membrii Ligei şi să ni le trimită pentru a fi reproduse în revistă.

D-lui C-dor Roman. — Lucrarea este bine documentată dar în proporţii prea mari pentru cadrul revistei noastre. Totuş vom căuta s'o punem într'un număr viitor.

D-lui Inginer Inspector General *Demetriad.* — Vă mulţumim pentru documentata d-voastre lucrare asupra portului Brăila.

Se va pune în numărul viitor.

D-lui Inginer Inspector General *Cotov.* — Vă mulţumim pentru interesanta d-voastre lucrare asupra portului Constanţa. O parte s'a pus în numărul trecut şi din *Darea de seamă* vom reproduce părţi statistice în numerile viitoare.

Vom rămâne recunoscători dacă ne-aţi da oarecari lămuriri asupra noilor lucrări ale portului trimeţându-ne şi fotografiile respective.

D-lui Căp. *Zagovianski.* — Sulina. Scrierea d-voastră va începe în numărul viitor.

D-lui căp. *Sandovici.* — Articolul d-voastră de interes pur militar. Dacă nu va apărea în revista noastră îşi va găsi locul cuvenit în Revista Marinei.

D-lui *V. Păun* căp. Maritim. — Articolul este interesant dar am dori să fie mai pe larg. Il vom pune într'un număr viitor.

D-lui Em. Rappard. — Proza d-voastră aţâţă curiozitate, dar la urmă este prea confuză. Trebue schimbat şi clarificat sfârşitul.

D. N. Mattescu, Institutor, Brăila. — Nuvela dvs., e foarte interesantă, dar nu e în cadrul revistei noastre, ne având legătură cu apa. Dacă admiteţi, am putea-o trece spre publicare la „Universul Copiilor".

O revistă americană adresează abonaţilor următoarea invitaţie: „Iubite abonat, îţi mai aduci aminte de vremea când îţi făceai în batistă un nod, ca să-ţi amintească vreun lucru ce ţineai să nu uiţi? Acuma te-ai lăsat se vede de obiceiul ăsta şi ai început să uiţi unele nimicuri. Ar fi bine să-ţi faci şi acuma nod în batistă, ca să nu pierzi din vedere aci alăturata socoteală. Sperăm că scrisoarea noastră îţi face plăcere şi că vom primi cu întoarcerea poştei răspunsul dumitale".

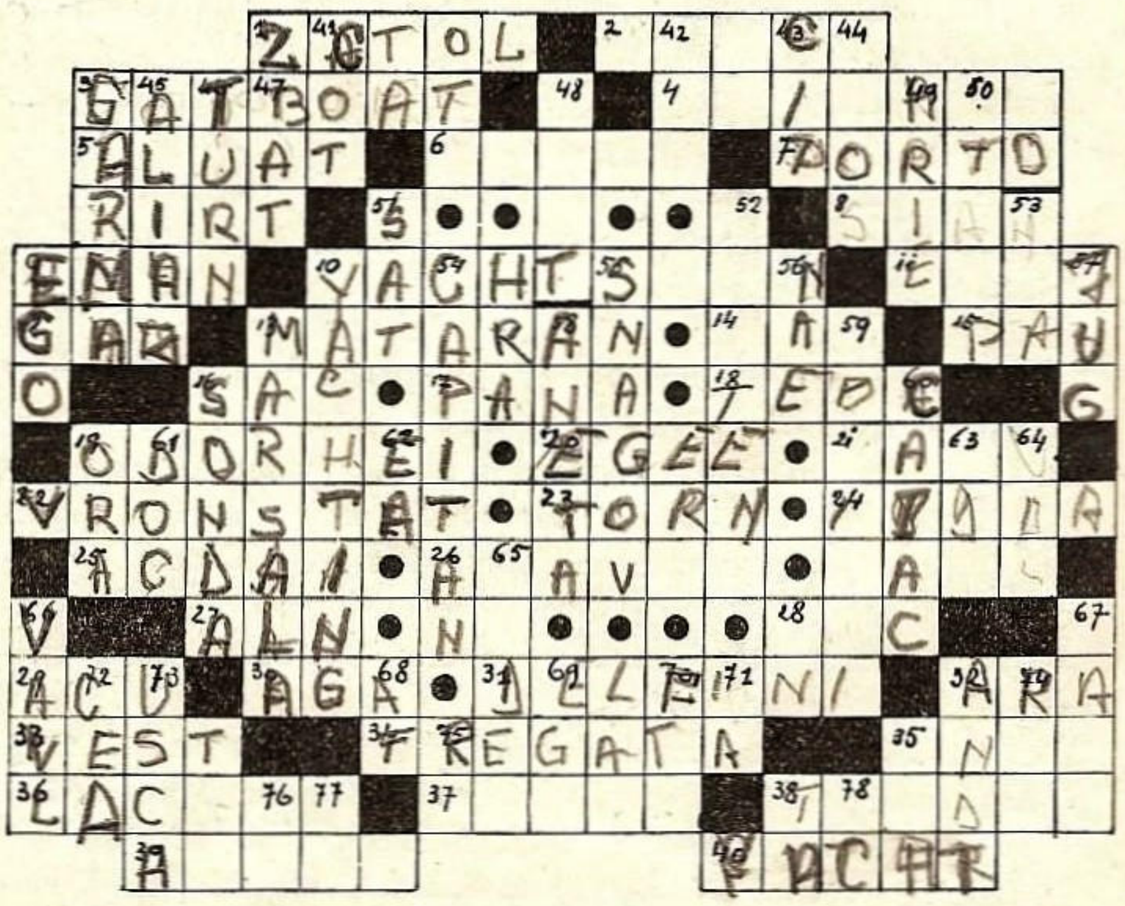
CONCURSUL DE JOCURI No. 2

Problema I

Cuvinte încrucişate

YACHTING

de Sublt. BONDARENCO



ORIZONTAL: 1) Hn yacht mic cu vele triunghiulare. 2) Barcă pescărească. 3) Barcă cu o singură velă aurică (sport). 4) Fereastră la vapor. 5) Plămădeală. 6) Tipul velierilor de curse; prototipul velaturei de balenieră. 7) Oraş în Spania renumit pentru vinuri. 8) Anagrama cuvântului Nisa. 9) Exal. 10) Persoana care se ocupă cu yachting.
11) Edec. 12) Garanţie. 13) Capul cel mai de Sud al Peleponezului. 14) Crustaceu. 15) La jocul de cărţi. 16) Traistă mai mare. 17) Poziţia velelor faţă de vânt când acesta nu mai are influenţă. 18) Patria lui Anacreon (port). 19) Judeţ în Ardeal. 20) Marea care scaldă Archipelagul Grecesc. 21) Port din regiu-

nea coastei de aur a Africei. 22) Port militar rusesc în Marea Baltică. 23) Vărs în ceva. 24) O ţară din Asia Minoră. 25) Anagrama cuvântului Dacia. 26) Anagrama cuvântului Pavată. 27) Anagrama cuvântului Lan. 28) Persoana cu vază. 29) Prescurtare dela „acuşi". 30) Ofiţer inferior în armata turcă. 31) Porci de mare. 32) A lucra pământul. 33) Punct cardinal. 34 Un velier mare ce se întrebuinţează în Mediterana şi Atlantic pentru cabotaj. 35) Paradă. 36) Laurii (latin). 37) Inchis ermetic. 38) Caloric. 39) Tipul cel mai obişnuit de yachturi (yachtul „Izbânda" este din această clasă"). 40) O barcă de sport cu o singură velă. 47) Cuvântul barcă tradus în Englezeşte.

VERTICAL: 1) Roată de propulsiune a unui vapor. 3) Aparatul dela pupa unui vas cu ajutorul căruia se ţine direcţia voită. 9) Eu! ((grecește). 10) Navigaţia de plăcere. 13) Port în Siiclia renumit pentru vinuri. 16) Aparat pentru măsurarea adâncimilor apelor. 19) Ceas. 26) Măsură de timp. 32) Nume de băiat. 35) Dau foc. 38) Pronume posesiv. 41) Porţiune de pământ ce aparţine cuiva. 41 bis) Anograma cuvântului englezesc „Hot". 42) Fără un „„ de la urmă, înseamnă subst. dură a scheletului. 43) „Trec cuvântul" la pokker. 44) Un afluent al râului Main. 45) Combinarea metalelor prin fuziune. 46) O clădire înaltă şi ascuţită; vârful unei clădiri. 47) Lovesc. 48) Piese de fier care serveşte pentru a opri un tambur sau un cabestan.

49) Suprafaţă. 50) Oraş pe coasta de Est a Africei în Somalia (la tit. nordică 2° 46' şi longit. estică 46° şi 19'). Se mai numeşte Athalèe în franţ. 51) Comună rurală. 52) Vas cu o pânză mare şi un floc întrebuinţat în Mediterană. 53) Comună rurală. 54) Comandantul unui vapor sau port. 55) Cel mai mare lac în apropiere de Bucureşti. 56) Nicolae. 57) Ham pentru boi. 58) Diminutivul dela Ana. 59) Ţărmului mărei. 60) O barcă de sport cu un singur loc cu furcheţii susţinuţi deportanţi. 61) Locul unde se ridică vasele. 62) Pronume personal. 63) Aceiaşi consoană se repetă de 3 ori. 64) Anafor. 65) Spaima navigaţiei în trecut. 66) Yact mare cu două catarge are: o rondă, o velătrincă şi 3 flocuri. 67) O barcă turcească. 68) La cărţi de jos. 69) Epoca. 70) Pronume personal la persoana a 3-a mascul. în Englezeşte. 71. Cămaşă ţărănească. 72. Articol adjectival. 73) A expune la căldură. 74) Paradis. 75) Interjecţie. 76) Pronume reflexiv (invert.). 77) Pronume reflexiv. 78) Conjucţie (fanţ.).

TRAGEREA PREMIILOR

Concursului de jocuri, oferite de România Maritimă şi Fluvială Următoarele persoane au obţinut cele trei premii.

I) D-ra Laetiţia Ignat.

II) V. Stoianovsky.

III) D-na Sofia Hristu.

Câştigătorii ce întâmplător se află în Capitală sunt rugaţi a trece pe la sediul Ligei Navale pentru a-şi ridica premiul.

Celor din provincie li se vor trimite prin poştă.

O nouă cursă de vapoare S. M. R.

Vaporul *Principesa Maria* urmează a fi pus în cursă pe linia Constanţa-Varna-Cospoli-Salonic.

Această măsură o aşteptăm cu bucurie.

E trist, şi aproape ruşinos, că nu avem o cursă regulată de cabotaj. Măcar pe timpul verei, când un exod de populaţie umple litoralul nostru, s'ar putea găsi o vechitură de vapor care se facă legătură pe apă între Balcic, Mangalia, Techirghiol, Constanţa, Sulina, Bghazul-Cetatea-Albă.

Cetăţenii şi sezoniştii Balcicului cer cu toată insistenţa ca vaporul Principesa Maria să se oprească şi la Balcic. Doar a fost odată această cursă regulată, după ocuparea cadrilaterului.

Acum să se facă măcar pe timpul verei.

Se obiectează că pe timp rău nu se pot debarca pasagerii. In cazuri extrem de rare se pot debarca pasagerii la Varna. Se va face la nevoe un aranjament cu autorităţile bulgare ca să faciliteze formalităţile pentru libera trecere la Balcic.

Unde sunt vapoarele dela S. M. R.

DACIA, comandant Comandor Ştiubei, în cursă regulată Constanţa—Alexandria.

ROMANIA, comandant Comandor Răşcanu, idem.

REGELE CAROL, în reparaţie.

PRINCIPESA MARIA, în rezervă.

DUROSTOR, comandant Căp. Mauguş, spre Levant.

CONSTANŢA, comandant Căp. Marcu, la Galaţi sub încărcare.

IAŞI, comandant Căp. Bădescu, sub încărcare, pleacă la 27 Iunie.

BUCUREŞTI, comandant Căp. Buzagiu, în drum spre Iafa şi Tripoli.

DOBROGEA, comandant Căp. Mihu, sub încărcare.

BUCEGI, comandant Em. Paraschivescu, pe drum spre ţară dela Cardiff.

CARPAŢI, comandant Căp. Antonescu, la Port Said.

OITUZ, comandant Căp. Ashingher sub aretare.

S. M. R. şi C. F. R. a făcut mari reduceri în traficul direct româno-oriental.

Navigaţiunea Fluvială Română (N. F. R.)

Direcţiunea: Galaţi, Palatul N.F.R. Agenţii în toate porturile

II) VAPOARELE DE PASAGERI.

Toţi pasagerii sunt obligaţi a se supune prescripţiunilor prevăzute în Regulamentul de transport pe vasele N. F. R.

Itinerariile sunt cele indicate în prezentul prospect cu indicaţii asupra vapoarelor ce deservesc liniile, restaurantelor, bufetelor şi cabinelor de dormit, precum şi asupra legăturilor cu trenurile din porturile principale.

Direcţiunea N. F. R. nu-şi ia nici o răspundere în cazul când vapoarele nu pot sosi după itinerariu şi s'ar pierde legăturile cu trenurile.

Orariul obicinuit este acel indicat de ora Bucureştiului. Orariul de vară este valabil numai pentru intervalul dela 22 Mai — 15 Octom. 1932.

Biletele se iau direct dela Agenţiile N. F. R. din porturi sau dela biurourile de voiaj din ţară sau străinătate. Călătorii sunt datori să prezinte biletele lor oricărui control.

Preţurile din tarifele indicate sunt pentru adulţi şi cuprind numai taxa călătoriei între porturi cu toate taxele speciale şi timbrele de asistenţă socială. Ele nu cuprind nici cabinele de dormit şi nici hrana, cari se plătesc după tarifele speciale arătate în prospect.

Reduceri a) Copiii până la 4 ani neîmpliniţi nu plătesc taxa de transport. Dacă sunt mai mult de 2 copii ai unei familii, restul vor plăti preţul pe jumătate. Copiii dela 4 ani la 10 ani împliniţi plătesc $^1/_2$ taxa.

b) Reducere de 25% pentru biletele dus şi întors şi numai pe liniile. Brăila-Vâlcov şi Sulina, bilet valabil 5 zile; Brăila-Giurgiu valabil 10 zile; Giurgiu-T. Severin valabil 10 zile; T. Severin-Baziaş, valabil 3 zile; Ostrov-Călăraşi-Silistra)luna Septembrie), valabil 3 zile. Biletul este personal şi a fi semnat la ducere de persoana care l-a cumpărat.

c) Reduceri de 50% se obţin: 1) la toate ghişeurile Agenţiilor şi pe baza carnetelor de identitate pentru funcţionarii (şi cei dela Casele Autonome), pensionarii publici fie civili sau militari, împreună cu membrii familiilor lor. Elevii Şcolilor Statului şi studenţii numai la ducere şi întoarcere din vacanţă. 2) Cu aprobarea Direcţiunei N. F. R.: grupuri de muncitori (minimum 20), cohorte de cercetaşi în grupuri, trupe de teatru, societăţi sportive, elevi de şcoală în grupuri, mergând în excursii.

d) Reduceri de 75% se obţin la toate ghişeurile pe baza carnetelor de identitate pentru militari în activitate şi membrii familiilor lor.

Turism (Vezi prospectele speciale) cu reduceri de 50% dus şi întors: pe C. F. R. dela capitale de judeţ şi frontieră şi pe linia N. F. R. Brăila-Vâlcov (Delta Dunării) şi linia T. Severin-Baziaş (Porţile de Fer) pentru porturile terminus Vâlcov şi Baziaş. Biletele sunt valabile 30 zile dela emitere şi se emit între 1 Aprilie — 10 Octombrie. Asemenea reducere de 50% pentru aceleaşi luni pe N. F. R., pentru călători din porturi pe Dunăre cu vasele N. F. R. pentru o distanţă de cel puţin 300 km. până la porturile terminus Vâlcov şi Buziaş.

Bagaje Călătorii pot lua bagaje de mână, fără plată, până la greutatea de 10 kgr. Direcţia nu răspunde de pierderea lor. Ele pot fi asigurate la societăţi speciale.

Automobile se transportă pe liniile locale: Turtucaia-Oltenita 200 lei bucata; Giurgiu-Rusciuk 1000 lei bucata şi lei 1200 pentru 2 bucăţi.

Cabine de dormit. Călătorii din clasa I pot închiria pe vapor sau comanda anterior cabine de dormit complete cu 2 sau 4 paturi sau numai un pat din o cabină cu mai multe paturi.

Preţurile cabinelor pe 24 ore sunt următoarele.

Cu 1 pat: sub punte 100 lei; pe punte 100—150.

Cu 2 paturi: sub punte 180—200 lei; pe punte 200 lei.

1 pat în cabinele ordinare sub punte 70—90 lei.

Călătorii cari sosesc cu trenurile de seara în porturi se pot îmbarca excepţional pe vapor plătind cabina respectivă.

Restaurante. Masa se serveşte sau în comun sau separat à la carte. Listele de preţuri trebuesc contrasemnate obligatoriu de comandantul vasului şi afişate la vapor. Călătorii sunt cu insistenţă rugaţi a reclama în condica specială eventualele nemulţumiri.

II) EXCURSII.

Direcţiunea N. F. R. închiriază vapoare de pasageri spaţioase şi confortabile societăţilor sau asociaţiilor pentru excursii, cu preţuri convenabile.

III) TRANSPORTURI DE BAGAJE, MĂRFURI ŞI COLETE

Aceste transporturi se fac pe baza regulamentului special al N. F. R., taxele de tarif pentru bagaje sau colete de mare iuţeală, sunt în mediu circa 25%—35% din valoarea biletelor clasa I pentru 100 kilograme cu un minimum de 30 lei pentru bagaje şi 40 lei colete de mare iuţeală.

TARIFE PENTRU TRANSPORTURI DE CĂLATORI

I. LINIA

GALAŢI — BRĂILA — SILISTRA

GIURGIU — T.-SEVERIN (1)

Cl.	GALAŢI
I	50
II	36

BRĂILA

I	240	190
II	168	134

G. IALOMIŢA

I	260	216	52
II	182	152	36

HÂRŞOVA

I	308	286	152	128
II	216	200	106	90

CERNAVODĂ

I	346	324	240	216	90
II	242	226	168	152	62

OLTINA

I	380	368	292	282	204	114
II	266	258	206	196	142	80

SILISTRA

I	420	404	350	340	286	240	140
II	294	284	246	238	200	168	98

OLTENIŢA

I	422	208	350	346	292	254	152	28
II	296	286	246	242	206	178	106	18

TURTUCAIA

I	462	450	398	394	356	318	276	164	152
II	322	314	278	276	250	224	194	116	106

GIURGIU

I	462	452	402	394	362	324	276	176	164	50
II	322	316	280	276	254	226	194	124	116	36

RUSCIUC

I	496	486	444	438	402	376	340	282	282	164	152
II	348	340	310	306	280	264	238	196	199	116	106

ZIMNICEA

I	516	508	468	462	434	408	376	330	324	260	254	114
II	362	356	328	322	304	286	264	230	226	182	178	80

T. MĂGURELE

I	532	522	488	482	452	430	402	362	362	296	292	190	90
II	374	366	342	338	316	302	280	254	254	208	206	134	62

CORABIA

I	552	546	512	508	482	462	438	398	398	350	346	282	216	128
II	386	382	357	356	338	322	306	278	278	246	242	196	152	90

BECHET

I	576	570	544	540	516	498	476	446	444	402	398	356	302	276	178
II	404	398	382	378	362	350	334	312	310	280	278	250	216	194	124

LOM PALANCA

I	594	588	562	558	548	522	504	476	474	438	434	394	362	330	276	128
II	416	412	394	392	378	366	352	334	332	306	304	274	254	230	194	90

CALAFAT

I	600	594	566	564	548	532	510	486	482	448	444	404	372	346	292	178	52
II	420	416	398	394	384	374	358	340	338	312	310	284	260	242	206	124	36

CETATEA

I	614	606	582	578	560	548	530	506	504	470	468	434	402	380	336	260	140	102
II	430	424	406	404	392	384	370	354	355	328	328	304	280	266	236	182	98	72

GRUIA

I	642	636	610	606	588	576	562	544	542	512	510	482	456	438	402	346	292	276	204
II	450	446	428	424	412	404	394	382	380	358	358	338	320	306	280	242	206	194	142

TURNUL-SEVERIN

(1) Pentru această linie — cu excepţia distanţei Galaţi-Brăila — pe timpul dela 1 Iunie-1 Sept. se face o reducere de 20% din acest tarif.

II. LINIA

BRĂILA — TULCEA — VÂLCOV

Cl.	BRĂILA
I	50
II	56

GALAŢI

I	102	50
II	66	36

RENI

I	129	128	78
II	84	79	60

ISACCEA

I	175	150	152	60
II	110	100	108	54

TULCEA

I	240	216	180	114	78
II	110	144	120	90	60

ISMAIL

I	318	276	252	228	204	108
II	222	204	180	144	120	72

CHILIA-NOUĂ

I	350	330	283	276	260	180	140
II	240	230	216	180	168	120	94

VÂLCOV

III. LINIA

BRĂILA — TULCEA — SULINA

Cl.	BRĂILA
I	50
II	36

GALAŢI

I	102	50
II	66	36

RENI

I	126	128	78
II	84	79	60

ISACCEA

I	175	150	152	60
II	114	100	108	54

TULCEA

I	330	314	292	260	190
II	230	220	206	182	135

SULINA

IV. LINIA

TURNUL-SEVERIN — BAZIAŞ

Cl.	T. SEVERIN
I	102
II	40

ADAKALEH

I	102	
II	40	

ORŞOVA

I	254	164	164
II	160	80	80

SVINIŢA

I	286	240	240	78
II	180	150	150	50

DRENKOVA

I	340	302	302	204	128
II	200	130	180	100	60

MOLDOVA VECHE

I	376	340	340	276	228	102
II	240	200	200	175	100	60

BAZIAŞ

V. LINIA BRĂILA — FRECĂȚEI — MĂCIN

Cl.	BRĂILA						
I	30	MĂCIN					
II	24						
I	36	15	CARCALIU				
II	24	10					
I	38	20	10	IGLIȚA			
II	25	12	5				
I	40	20	15	10	GURA ARMANULUI		
II	28	12	10	5			
I	40	20	15	10	10	TURCOAIA	
II	28	14	10	5	5		
I	60	30	25	15	20	15	PECINEAGA
II	40	20	15	8	12	8	
I	80	40	30	25	80	20	20 PIATRA
II	65	26	18	14	18	12	12 FRECĂȚEI

VI. LINIA GALAȚI—BRĂILA

Clasa	Bilete simple	Bilete dus și întors	Abonamente lunare	Bilete de sezon
I	50	85	1500	Un caanet cu 40 bilete Lei 1720
II	36	60	1000	—

VII. LINIA CĂLĂRAȘI - SILISTRA - OSTROV

Cl.	CĂLĂRAȘI		
I	50	SILISTRA	
II	25		
I	60	50	OSTROV
II	46	36	

VIII. LINIA TURTUCAIA - OLTENIȚA

Cl.	I	28
	II	18

IX. LINIA GIURGIU - RUSCIUK

Cl.	I	50
	II	36

X. LINIA CALAFAT — VIDIN

Cu șalupa motor. Cursele după conveniență și numărul de pasageri.

BAGAJE ȘI MĂRFURI

Vapoarele de pasageri transportă și bagaje și mărfuri cu mare viteză. Costul pentru 100 kgr. este de circa 20—30 o|o din prețul biletului clasa I

Instrucțiuni pt călătoriile combinate cu reducerile de 50% la trenurile C. F. R. și vapoarele N. F. R

1) Biletele pentru turism în voiajuri combinate pe C. F. R. și N. F. R. se iau din stațiile de C. F. R. capitale de județ și stațiunile principale de frontieră. Aceste stațiuni eliberează livrete de turism C. F. R. — N. F. R. cari cuprind:

a) Un bilet chilometric C. F. R. cu 50% reducere pentru parcursul până la stația de îmbarcare pe vapor; b) Un bilet kilometric C. F. R. cu 50% reducere pentru parcursul de întoarcere și c) Un tichet N. F. R.

Biletele de turism se emit numai în intervalul dela 1 Aprilie — 10 Octombrie a anului pentru liniile întregi N. F. R.: T.-Severin la Baziaș și Brăila (Galați) la Vâlcov sau Sulina.

Asemenea reduceri de 50% asupra tarifelor N. F. R. (a se vedea tarifele în prospectul general) se face și pentru călătorii cari se urcă din porturile depe Dunăre și anume: a) Dintrunul din porturile dintre Cernavodă și Baziaș pentru linia N. F. R. Brăila-Vâlcov și b) Dintr'unul din porturile dintre Calafat (Vidin) și Vâlcov, pentru linia T.-Severin-Baziaș au dreptul la o reducere de 50% cu condițiunea să nu debarce în vreun port dintre Galați-T. Severin.

2) Livretul este personal și nu poate fi cedat. El trebue să fie semnat de posesor înainte de începerea călătoriei.

3) Cupoanele fără livret sau detașate din livret nu sunt valabile.

4) La sosirea în portul de îmbarcare pe vapor la T.-Severin sau Brăila (Galați), călătorul e obligat a prezenta livretul agenției N. F. R. care va elibera — contra plată — un bilet N. F. R. pentru călătorie dus și întors cu 50% reducere până la stația N. F. R. terminală Baziaș sau Vâlcov (Sulina).

5) Livretul este valabil 30 zile dela data emiterei. La începerea călătoriei el va fi prezentat spre vizarea stației C. F. R. respective, iar la întoarcere agenției N. F. R. din portul terminus Baziaș sau Vâlcov (Sulina), unde se face îmbarcarea de înapoiere, biletele nefiind valabile, fără aceste vize.

6) Intréruperi. In limita valabilității livretului, călătoria numai pe N. F. R. poate fi întreruptă de trei ori prezentând livretul la agenția N. F. R. din portul de întrerupere, care la sosire va aplica ștampila, iar la plecare va indica data și cursa cu care se va continua călătoria.

7) Livretul dă dreptul la călătoria cu toate trenurile de călători inclusiv rapidele și fulgerele dacă plătesc suplimentele integrale respective la aceste din urmă trenuri.

8) Livretul trebue prezentat la cererea organelor de control și revizie, cari sunt în drept a cere posesorului reproducerea semnăturei.

9) Imbarcarea pe vapor. La vapoarele N. F. R. cari pleacă dimineața, posesorii livretului sunt admiși a se îmbarca pe vapor la T.-Severin, Brăila (Galați), în seara precedentă.

10) Itinerariile sunt cele indicate în prezentul prospect. Direcțiunea N. F. R. nu are nici o răspundere în cazul când vapoarele au intârzieri în itinerarii.

11) Taxele pe vapoarele N. F. R. sunt socotite pentru adulți și cuprinde taxa întreagă a voiajului, fără hrană sau dormit, cari se plătesc după tarifele afișate la bordul vasului.

Reducerile de 50% se fac numai pentru adulți. Aceste reduceri nu se fac pentru persoanele civile sau militare cari deja se bucură de reduceri, speciale pe C. F. R. sau N. E. R.

Dăm în tabloul de mai jos indicații asupra costului în lei al voiajului pe C. F. R. și N. F. R. pentru principalele capitale din țară: la Brăila, Galați și T.-Severin:

Stațiunea C. F. R.	București		Cluj C. F. R.		Iași C. F. R.		Chișinău C. F. R.		Constanța C. F. R.		Giurgiu N. F. R.		Cerna-Vodă N. F.		Calafat C. F. R.	
	Cl. I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Brăila	825	625	1740	1270	955	710	1090	805	1030	760	450	314	286	286	588	412
Galați	905	670	1860	1370	1030	760	1155	850	1115	820	462	322	308	308	216	416
T.Severin	1155	850	1425	1015	1795	1320	1995	1485	1535	1090	512	358	588	412	412	06

La aceste aceste prețuri se adaugă: Voiajul pe vapoarele N. F. R. și anume:

Brăila-Vâlcov cl. I lei 350, cl. II lei 240; Galați-Vâlcov cl. I lei 330, cl. II lei 230; T.-Severin-Baziaș cl. I lei 376, cl. II lei 240; Brăila-Sulina cl. I lei 330, cl. II lei 230; Galați-Sulina cl. I lei 314, cl. II lei 220.

12) Cabine de dormit. Se găsesc pe vaporul care face cursa T.-Severin-Baziaș, în total 12 paturi. Tariful este afișat pe vapor și este 70—100 lei pentru un pat și o noapte. Pentru vapoarele N. F. R. cari fac cursa Brăila-Vâlcov (Sulina) se vor da cabine când vaporul care face cursa are asemenenea cabine. Se găsesc camere de dormit în Vâlcov sau Sulina cu 100—150 lei pe noapte prin intermediul agentului N. F. R.

13) Restaurante. Se găsesc la toate vapoarele. Masa se servește în comun sau à la carte, după prețurile afișate la vapor și contrasemnate de căpitanul vasului. Prețurile în general pentru masă normală fără vin și cafea variază între 50—100 lei; 1/4 vin 5-8 lei; bere sticla 18-20 lei; cafeaua, ceaiul 5-8 lei.

LINIA N. F. R. TURNUL SEVERIN—BAZIAŞ

Turişti!
Vizitaţi „Fiordurile Româneşti“ dela Dunăre

Cel mai splendid voiap de plăcere unde călătorii pot admira pe lângă pitoreştile poziţiuni ale cataractelor Dunării, cu abruptele maluri stâncoase de o frumuseţe sălbatecă, şi lucrările canalului navigabil al porţilor de fier.

Călătorii au unica ocaziune de a vedea în acest voiaj :

☐ *T.-Severin* cu ruinele podului lui Traian şi castelul roman Drubeta, defileul şi canalul navigabil al Porţilor de Fier.

☐ *Insula Adakaleh* cu vechiul său aspect oriental, cu geamia, fortăreaţa şi manufactura de tutun şi ţigări de specialitate.

☐ *Oraşul Orşova* de unde se poate vizita cu trenul (19 km.) sau automobilul (21 km.) reputatele Băi Herculane şi splendida vale a Cernei.

☐ *Defileul Cataractelor şi al „Cazanelor“* cu aspectul mereu schimbat în cursul voiajului, rivalizând cu frumuseţile sălbatece ale fiordurilor norvegiene.

Itinerarul vaporului N. F. R. Rapid „Brâncoveanu“
Pe linia T.-SEVERIN — BAZJAŞ şi legăturile cu liniile N. F. R. şi C. F. R.

Zile	Trenuri sau Vapoare R.	A.	P.	Plecări Sosiri	Km.	Staţiunea C. F. R. portul sau N. F. R,	Km.	Sosire Pleeare	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Zile
Marţi-S-tă	13 15	20 10	—	pl.	—	Bucureşti	364	sos.	19 07	6 20	6 05	—
—	10 40	3 40	—	sos.	364	T.-Sever.	—	pl.	12 24	22 48	19 41	Luni, Joi
Marţi-S-tă	10 35	—	6 48	pl.	—	Cluj	538	sos.	—	19 55	—	—
—	—	5 40	—	sos,	530	T.-Sever.	—	pl.	12 24	—	19 41	Luni, Joi
Marţi-S-tă	13 06	7 17	6 05	pl.	—	Iaşi	772	sos.	7 30	13 55	1 41	—
—	—	3 40	—	sos.	772	T.-Sever.	—	pl.	12 24	22 48	41	Luni, Joi
Marţi-S-tă	10 45	—	5 15	pl.	—	Chişinău	903	sos.	7 59	0 10	0 10	—
—	—	3 40	—	sos.	353	T.-Sever,	—	pl.	12 24	22 40	19 41	Luni, Joi
Sâmbătă şi Mercuri	Cursa N.F.R. Vâlcov-Sulina-Galaţi		4 00	pl.	171	Vâlcov	171	sos.	19 00			Joi şi Duminică
			6 00	sos.	152	Sulina	150	sos.	17 30			
Duminică şi Joi	Cursa N. F. R. Galaţi—T.Severin		17 20	sos.	—	Galaţi *	925	pl.	9 00	Cursa N. F. R. T.-Severin — Galaţi		Sâmbătă Mercuri
			6 00	pl.				sos.	8 15			
Duminică şi Joi			7 30	sos.	20	Brăila	905	pi.	7 15			Sâmbătă Mercuri
			8 00	pl.				sos.	6 20			
Luni şi Vineri			8 50	sos.	343	Giurgiu	582	pl.	13 20			Marţi şi Vineri
			11 15	pl.				sos.	12 20			
Marţi şi Sâmbătă			21 45	sos.	781	T.-Sever.*	—	pl.	14 00			Luni, Joi
Mercuri şi Duminică	Cursa N. F. R.		6 00	pl.	—	T.-Sever.*	144	sos.	11 30	Cursa N. F. R. Baziaş — T.-Severin		Luni şi Joi
			8 45	pl.	21	Adakaleh	123	pl.	—			
			9 00	pl.	24	Orşova	120	pl.	10 30			
			12 10	pl.	64	Svinița	80	pl.	8 25			
			14 00	pl.	86	Drencova	59	pl.	7 25			
			17 30	pl.	119	Moldova	25	pl.	5 45			
			19 70	sos.	144	Baziaş *	—	pl.	5 30			

LINIA N. F. R. : BRĂILA-GALAŢI-VÂLCOV ŞI SULINA

Turişti !
Vizitaţi Bălţile „Deltei-Dunărei“

Cele mai interesant voiaj de plăcere şi studii unde călătorii pot admira pe lângă liniştitele ape ale braţelor Dunărei şi lacurile din deltă cu imensele lor bogăţii în peşte, marile lucrări ale canalului maritim al Dunărei la Mare, etc.

Călătorii au unica ocaziune de a vedea în acest voiaj :

☐ *Brăila* oraş şi port, docurile, staţiunea balneară Lacul Sărat 1/2 oră cu tramvaiul, apoi Canalul Filipoiul la 1/2 oră cu şalupa, prin intermediul agenţiei N. F. R. şi oraşul Măcin cu giamia veche (vaporul N. F. R. face 4 curse pe zi).

☐ *Galaţi* oraş şi port, cu splendida sa grădină publică.

☐ *Isaccea* şi împrejurimile, Mânăstirea Cocoş (Călugări), Cilic-Dere (Maici), viile renumite Sarica şi pădurile încântătoare Niculeţel (curse autobuze 20 kilometri în legătură cu sosirea şi plecarea vapoarelor N. F. R.).

☐ *Tulcea şi Ismailul* cu ruinele cetăţei.

☐ *Chilia Nouă şi Veche* cu ruinele cetăţei şi bisericii lui Ştefan cel Mare.

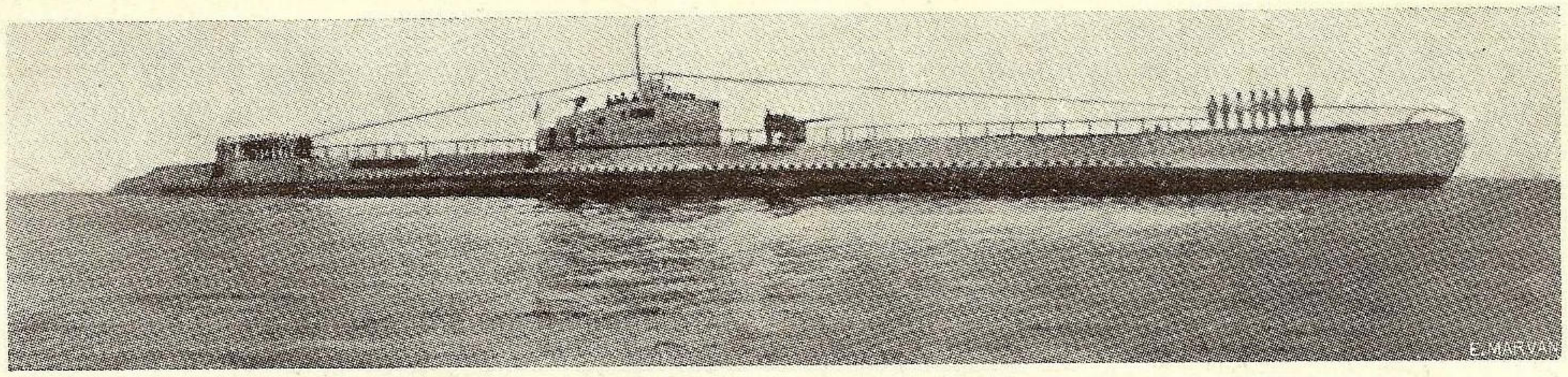
☐ *Vâlcovul* port pescăresc cu canale de apă şi cherhanale, unde se prepară peştele şi icrele negre de morun, satul Periprava (6 km.) cu pădurea Letea (la 3 km.), mânăstirea Petru şi Pavel (4 km.) şi staţia balneară Gibrieni (7 km.). Drumul se poate face cu şalupe motor.

ITINERARIUL VAPOARELOR N. F. R. RAPIDE
Principele Nicolae, Domnul Tudor, Vasile Lupu şi Giurgiu
Linia Brăila (Galaţi) Vâlcov şi Sulina şi legăturile cu C. F, R. şi N. F. R.

Zile	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Plecări Sosiri	Klm.	Portul N.F.R. sau ştrfiie C.F.R.	Klm.	Plecări Sosiri	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Zile
Trenuri pe C. F. R. zilnice	18 20	19 20	23 45	pl.	—	Bucureşti	238	sos.	5 50	10 30	—	Trenuri pe C. F. R. zilnice
	21 55	23 57	6 15	sos.	260	Galaţi	32	pl.	22 40	5 00	—	
	21 18	23 15	5 09	sos.	228	Brăila	—	pl.	23 43	5 45	—	
	2 53	10 35	—	pl.	—	Cloj	763	sos.	23 46	17 33	—	
	21 55	6 15	—	sos.	763	Galaţi	32	pl.	5 00	0 30	—	
	21 18	5 09	—	sos.	731	Brăila	—	pl.	5 15	23 20	—	
		22 30	13 06	pl.	—	Issi	277	sos.	—	7 30	7 30	
		5 40	17 59	sosi	255	Galaţi	32	pl.	—	0 30	22 38	
		5 40	19 09	sos.	277	Brăila	—	pl.	—	23 20	21 10	
	10 45	20 36	—	pl.	—	Chişinău	332	sos.	0 10	7 59	—	
	17 57	4 45	—	sos.	300	Galaţi	32	pl.	10 05	0 10	—	
	19 09	5 40	—	sos.	332	Brăila	—	pl.	2 40	23 20	—	
Luni şi Joi	Cursa Baziaşi-T.-Sever.		5 00	pl.	—	Baziaşi*	925	sos. pl. pl.	17 00	Cursa T.-Sev.-Baziaşi		Miercuri şi Duminică
Mercuri şi Marţi şi Sâmbătă Vineri Luni şi Joi	Cursa T.-Severin-Galaţi		14 00	pl.	144	T.-Sev. *	781	sos.	21 45	Cursa Galaţi-T.-Severin		Duminică Luni şi Marţi şi Vineri Duminică şi Joi
			13 20	pl.	582	Giurgiu	343	pl.	11 15			
			7 15	sos.	905	Brăila	20	pl.	8 00			
			8 15	sos.	925	Galaţi *	—	pl.	6 00			
In toate zilele	Cursa N.F.R. Galaţi-Tulcea-Vâlcov. (Vap. Pr. Nicolae, D. Tudor şi Vasile Lupu).		7 30	pl.	—	Brăila *	191	sos.	20 06	Cursa N.F.R. Valea la Tulcea (cu vap. Pr. Nicolae, D. Tudor şi V. Lupu).		In toate zilele
			9 30	sos.	20	Galaţi	171	pl.	19 00			
			9 00	pl.	20	Galaţi	171	sos.	17 20			
			10 00	pl.	41	Reni	150	pl.	16 00			
			11 20	pl.	64	Isacea	127	pl.	14 00			
			12 50	sds.	98	Tulcea	106	pl.	12 00			
			13 10	pl.	98	Tulcea	166	sos.	11 50			
			14 40	pl.	77	Ismail	5	pl.	10 00			
			16 00	pl.	102	Câşliţa	30	pl.	8 20			
			17 25	pl.	123	Chilia n.	29	pl.	7 00			
			17 40	pl.	125	Chilia v.	27	pl.	5 30			
			19 00	sos.	125	Vâlcov	—	pl.	4 00			
	Curra Turcea-Sulina (vap. Giurgiu şi Cetatea Albă)		14	pl.	98	Tulcea *	99	sos.	11 00	Cursa Sulina-Tulcea (cu vap. Giurgiu şi Cetatea Albă)		
			17 30	sos.	170	Sutina *	—	pl.	6 00			

Trenuri C. F. R.: R = rapid, A = accelerat, P = personal.

* Călătorii sosiţi seara cu trenurile C.F.R. sau vapoarele N.F.R. se pot îmbarca pe vapor la Brăila (Galaţi) sau Vâlcov fără plată. Pot ocupa şi cabine complete sau paturi în aceiaşi cabină, cu plată după tarif, în limita locurilor disponibile.



CATASTROFE SUBMARINE

de Al. Marius Gheorghiu

Pierderea submarinului francez „Prométhée" în apropiere de Cherbourg, la 7 Julie trecut, pe când făcea încercări de navigaţie la suprafaţă, pierdere care îndoliază încă odată marina de război franceză, atrage din nou atenţia tuturor asupra acestei categorii de vase, pentru marele public încă pline de mister.

Submarinul „Prométhée" era prototipul unei serii de cinci vase cuprinse în programul naval întocmit în 1927. Lansat în Octombrie 1930 de şantierele din Cherbourg, submarinul avea un deplasament de 1379 tone la suprafaţă şi de 2060 tone în imersiune. Era lung de 90 m. 30; lat de 8.16 m. şi avea un pescaj de 4.70 m. La suprafaţă era acţionat de două motoare Diesel cu o viteză de 18 mile, iar în adâncime de două motoare electrice cu o viteză de 10 mile. Avea la bord un echipaj de 61 oameni din cari au fost salvaţi numai 7, printre cari şi comandantul.

Cauzele accidentului nu se cunosc încă precis ; se presupune că o manevră greşită a vre-unui om din echipaj a deschis vanele balasturilor de apă, fără ca celelalte panouri prin cari interiorul submarinului comunică cu exteriorul în navigaţia la suprafaţă, să fi fost în prealabil închise. Apa a inundat întregul corp al submarinului, provocându-i scufundarea în 45 secunde.

Pentru a ne da mai bine seama de drama petrecută cu prilejul scufundării submarinului „Prométhée" ne propunem să schiţăm în cele ce urmează, în termeni simpli, câteva detalii asupra structurei submarinelor, precum şi asupra mijloacelor de salvare proprie cari stau la îndemâna echipajului.

Dela primul submarin *„la Tortue"* al lui Bushnell (1776), *„Nautilus"* al lui Fulton (1800), *„Brandtaucher"* al lui Bauer (1850), *„le Plongeur"* al lui Bourgeois şi Brun (1864), dela aceşti precursori ai submarinului, multe progrese au fost realizate până a se putea ajunge la construcţia submarinelor de 2000 tone, cari în timpul războiului n'au fost departe de a paraliza transporturile aliaţilor.

Toate aceste unităţi sunt cuprinse sub denumirea generică de *„submarine"*; trebue însă să facem o deosebire între *„submarine"* şi *„submersibile"*, diferenţele între aceste tipuri având o influenţă deosebit de importantă asupra riscurilor pe cari poate să le întâmpine şi a mijloacelor de a le evita.

Atât submarinele cât şi submersibilele se compun în esenţă dintr'un corp de tablă groasă, în formă de ţigare, putând rezista la o presiune de până la 100 m. apă. Pe lângă tancurile de balast de apă (dublu fund) pe cari le are orice vas modern, submarinele şi submersibilele au şi tancuri de balast laterale, cari prin umplerea lor cu apă, anulează flotabilitatea şi ajută la imersiune. Reglajul precis al cantităţei de apă cu care se umple tancurile se face prin nişte chesoane *(caisses d'assiette)* prevăzute cu un nivel şi în cari se introduce mai multă sau mai puţină apă, după greutatea aflătoare la bord (echipaj, provizii, muniţii, combustibil, etc.).

Diferenţa între submarine şi submersibile constă în aceia că primele au tancurile de balast construite în interiorul corpului, pe când submersibilele în afara lui. (Fig. 1 şi 2).

Tancurile de balast ale submarinelor, din motive de economisire a spaţiului utilizabil, sunt reduse ca volum şi ocupă până la maximum 12% din deplasamentul total. Ele suportă presiunea apei în imersiune şi trebuesc construite din aceiaşi tablă groasă ca şi corpul.

Submersibilele, din potrivă, au tancurile de balast construite în exteriorul corpului, împrejurul căruia formează un dublu înveliş. Volumul lor poate atinge dela 25—33% din deplasamentul total. Fiind exterioare, aceste tancuri pot fi lăsate să comunice liber cu marea printr'o vană de umplere care se deschide la partea lor inferioară şi printr'o alta de evacuare a aerului, la partea lor superioară. Tabla din care se confecţionează aceste tancuri e de grosime relativ mică, deoarece în imersiune nu are de suportat presiunea apei.

In navigaţia la suprafaţă, submarinul cu flotabilitatea lui redusă, iese prea puţin afară din apă. Submersibilul, uşurat de enormul volum de apă a balasturilor sale, închise şi goale în navigaţia la suprafaţă, este tot atât de înalt deasupra nivelului apei ca un vas torpilor de un tonaj egal. Ca şi un torpilor, submersibilul poate naviga la suprafaţă şi pe timp rău, pe când submarinul nu gă-

seşte altă scăpare de valuri decât în imersiune. In cele ce urmează ne vom servi de termenul generic de submarin pentru ambele tipuri de vase, cum de altfel se face acum în mod obişnuit.

Să vedem în continuare cari sunt riscurile la cari sunt expuse submarinele. Le putem împărţi în două categorii: riscuri interioare şi riscuri exterioare .

Un submarin are un anumit număr de deschideri ca : panouri de acces, mâneci de aeraţie etc. cari trebuesc închise înainte de imersiune şi un sistem de conducte destul de complicat care deserveşte navigaţia la suprafaţă şi în imersiune : conducte pentru umplerea şi golirea tancurilor, a chesoanelor de reglaj, sorburi pentru secarea apei care ar pătrunde în interiorul spaţiului utilizabil, conducte pentru alimentarea mânecilor de incendiu etc. Ofiţerii şi echipajul trebue să cunoască bine întregul sistem de panouri şi conducte ale vasului pe cari sunt îmbarcaţi pentru ca ordinele să fie precise şi executate în perfectă cunoştinţă a materialului. Aceasta însă n'a putut evita pierderea a multor submarine ale căror panouri nu s'au închis la timp, sau nu destul de bine.

Tancurile de balast ale „submarinelor" cari după cum am văzut, sunt interioare. au peretele interior din tablă relativ subţire, fiindcă la presiunea mediului în imersiune rezistă numai peretele exterior (vezi fig. 1). Dacă

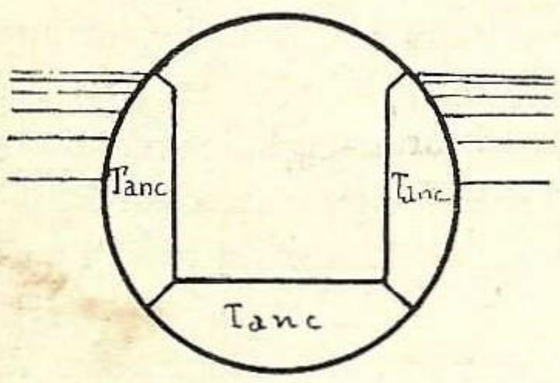


Fig. 1.

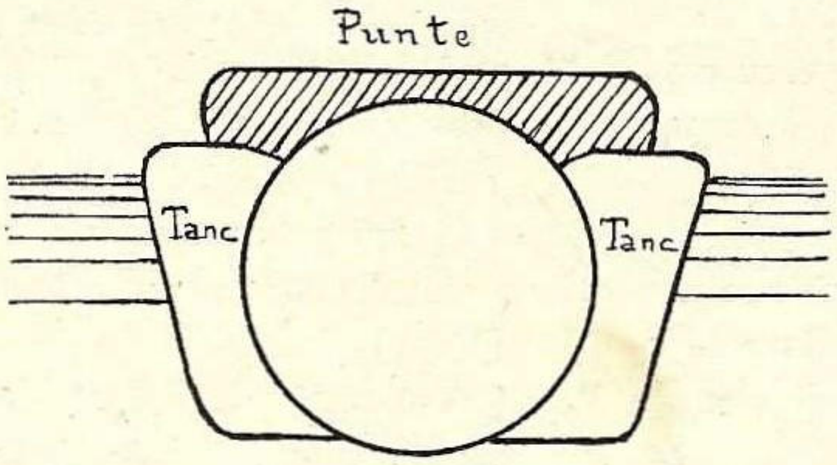


Fig. 2.

în timpul umplerei tancurilor vre-o vană din exterior nu se închide complect sau de loc, în imersiune presiunea apei, care creşte cu adâncimea, apasă pe peretele interior al tancului pe care, la un moment dat, îl poate sparge. Aşa s'a perdut submarinul francez *„Lutin"* în 1908, când o vană nu s'a putut închide bine din cauza câtorva pietricele intrate în locaşul ei.

Riscurile de explozie la bord sunt iarăşi destul de mari. Torpilele automobile, rezervoarele de aer comprimat, muniţia de exerciţiu, acumulatoarele pot produce grave accidente şi chiar catastrofe.

In sfârşit acumulatoarele electrice degajează, în timpul încărcărei lor, gaze foarte inflamabile. Incărcarea se face în timpul navigaţiei la suprafaţă şi o ventilaţie activă curăţă de obicei aceste gaze. Dar dacă ventilaţia nu e suficientă, o scânteie cât de mică poate aprinde amesterul de gaze şi provoca o explozie. Aceasta fu cauza accidentului submarinului *„Néréide"* la Toulon în Noembrie 1925. Un accident de aceiaşi natură scufundă la Cherbourg în 1916, submarinul *„Gustave-Zédé"*.

Printre riscurile exterioare putem cita în primul rând coliziunea. Manevrând cu mai multă greutate decât un vas de suprafaţă, cu o percepţie la periscop mai puţin precisă a mişcărilor celorlalte vase, submarinul nu poate evita o coliziune iminentă decât printr'o imersiune imediată şi profundă. O întârziere cât de mică îi poate fi fatală. Astfel s'au perdut submarinele franceze *„Pluviôse"* şi *„Vendémiaire"*, primul lovit de un vas de călători lângă Calais în 1910, al doilea de un cuirasat în Marea Mânecei. Nu de mult submarinul englez *„Poseidon"* piere în mările Chinei, lovit de un alt vas în momentul când voia să treacă la navigaţia în suprafaţă.

Un caz mai rar e o coliziune între două submarine în imersiune. In timp de pace submarinele operează în sectoare determinate şi riscul de coliziune e inexistent. Dar în timp de război când mai multe submarine pot căuta să atace acelaş vas inamic, accidentul se poate întâmpla. Astfel submarinul *„Gay Lussac"* a intrat în coliziune cu *„Berthelot"* în Mediterana în 1917, cauzându-şi reciproc avarii serioase.

Alte riscuri de coliziune sunt acele cu stânci submarine sau epave.

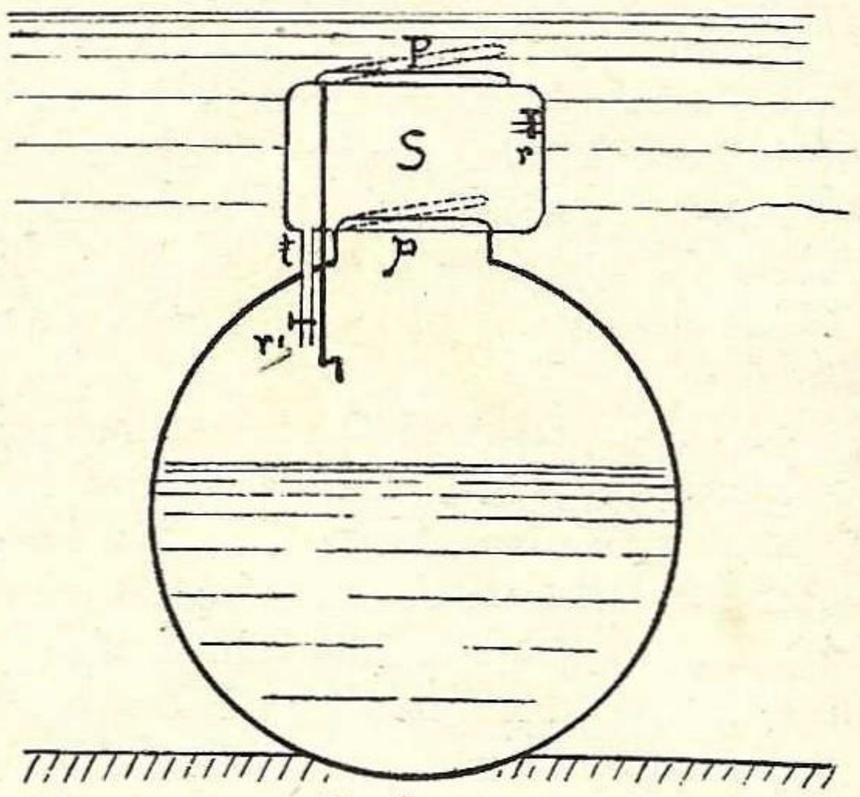


Fig. 3.

In caz de pericol, comandantul submarinului are la îndemână următoarele mijloace de salvare: 1) lestul de plumb ; 2) aerul comprimat.

Dacă submarinul e la fund şi nu se mai poate ridica prin mijloace proprii, salvarea echipajului se poate face prin scafandre individuale trecând printr'un dom sau clopot, denumit *„sas"* (vezi fig. 3).

Lestul de plumb e format dintr'o masă de plumb în greutate de câteva tone, aşezată sub chila submarinului şi care se poate detaşa printr'o pârghie comandată din interior. Submarinul se uşurează brusc prin căderea lestului de plumb şi dacă greutatea de apă intrată în submarin e mai mică decât a lestului de plumb, vasul se urcă la suprafaţă.

La bordul fiecărui submarin există o mare cantitate de aer comprimat, închis în butelii sau rezervoare la 150-

180 kgr. presiune. Cantitatea lui variază după tonajul vasului — la submarinele mari până la 5000 litri. Tancurile de balast au mai multe compartimente despărțite între ele prin pereți etanși. La partea superioară a fiecărui compartiment se află instalat câte un tub în comunicație cu un rezervor de aer comprimat. Tubăria de evacuare a tancurilor prin aer comprimat este astfel împărțită ca să se poată goli tancurile toate de odată sau numai parte din ele. In caz de pericol de scufundare, ambele mijloace de salvare : aruncarea lestului și golirea tancurilor prin aer comprimat, se utilizează de obicei simultan.

Dacă submarinul nu se ridică la suprafață prin aceste mijloace atunci când vasul ajunge la fund, se încearcă salvarea oamenilor prin „sas" (fig. 3). Acesta se compune dintr'un clopot S, care comunică cu interiorul printr'o ușă circulară *p*, iar cu exteriorul prin P. Aceste uși se manevrează, prima din interiorul submarinului, iar a doua din clopotul S și din interior. Robinetul *r* din clopot permite umplerea acestuia cu apă, iar tubul *t* cu robinetul *r'*, golirea lui în interiorul submarinului.

Vasul ajuns la fund, primul om care vrea să se salveze, deschide ușa *p* din interior și se introduce în clapot. Inchide apoi ușa *p*, fiind în clopot și deschide robinetul *r*. Apa intră în clopot comprimând aerul către partea superioară. Robinetul *r* e închis când se stabilește un ecihlibru între presiunea aerului din năuntru și presiunea apei din afară care apasă pe ușa P. Acest moment e ales de omul din clopot prin încercări cu mâna asupra ușei P până când simte că cedează. Deschide apoi ușa P pe unde iese luat în sus spre suprafața apei de aerul comprimat care caută să se ridice. Din interiorul submarinului se închide apoi ușa P, se golește clopotul de apă, prin tubul *t* și robinetul *r'* și manevra se repetă pentru al doilea om. Inainte de a trece în clopot, oamenii se îmbracă în costumul de scafandrier, care constă dintr'o cască, o vestă impermeabilă strânsă la centură și un aparat generator de oxigen. Mai e un pericol pentru omul care iese la suprafață : schimbarea bruscă a presiunei poate să-i cauzeze accidente și chiar moartea. Dar toți preferă acest risc, sufocărei sigure din submarin.

Toate aceste mijloace încercate și nefiind eficiente (se poate ca submarinul să fie așezat pe fund înclinat și clopotul umplut în permanență cu apă să devină inutilizabil) echipajul mai poate găsi o salvare refugiindu-se în compartimentele cari nu sunt încă inundate. Dacă echipajul poate detașa colacul telefonic — care e așezat la exteriorul submarinului dar se manevrează din interior — acesta se ridică la suprafața apei și prin cablul telefonic de care e legat, se poate comunica din submarin cu vre-un vas care ar zări în trecere acest colac. Dar salvarea trebue să vină repede fiindcă compartimentele cari sunt goale se pot umple, sau cedează presiunei apei, sau încă echipajul piere sufocat de vicierea aerului. Lucrul acesta s'a întâmplat cu echipajul submarinului francez *„Farfadet"* pierdut la Bizerte în 1905. Salvatorii au intrat în comunicație telefonică în două rânduri cu echipajul submarinului scufundat, dar cablurile prin cari se încerca să se ridice submarinul, au cedat de două ori. Când s'a reușit să se aducă la suprafață, nici un om din echipaj nu mai era în viață.

In caz de pierdere a unui submarin, locul precis al accidentului, dacă n u se găsesc urme de ulei la suprafața apei, sau bule de aer, se stabilește prin scafandrieri. Căutarea pe funduri adânci se face însă anevoios, scafandrierii neputând să coboare la adâncimi mai mari de 40 metri, cu aparate obișnuite.

In Germania s'a construit după război un scafandru de un volum mai mare, în formă de cilindru, care poate să coboare până la 150 metri. Pereții cilindrului pot rezista până la o presiune de 250 metri adâncime. Acest cilindru e destul de mare pentru ca un om să poată lucra comod. Aparatul are tancuri de balast cari se pot goli din interior, cu alte cuvinte scafandrierul poate regla flotabilitatea și aderența pe fund după trebuință. Aparatul e prevăzut cu grife cari manevrate din interior, pot face aceleași servicii pe cari le-ar face direct mâna scafandrierului. Cilindrul are în interior un proector, ferestre groase pentru supravegherea lucrărilor, manometru, barometru, telefon , butelii de oxigen, etc. Acest scafandru e coborât printr'un cablu, dar dacă cablul s'ar rupe, aparatul se poate ridica singur la suprafață, prin golirea cu aer comprimat a tancurilor de balast.

Dacă submarinul e pe un fund nu prea inaccesibil, se poate încerca salvarea lui prin docuri de ridicare. Aceste se compun din două pontoane depărtate între ele cam cu 15 metri și unite transversal printr'o punte metalică. De această punte se fixează cabluri sau lanțuri groase manevrate de scripete puternice. Scafandrierul leagă aceste lanțuri de inelele prevăzute pe corpul submarinului sau caută să le treacă cu un brâu împrejurul vasului. Operația e anevoiasă, înceată și nu are de scop decât salvarea materialului ; echipajul nu poate aștepta până când corpul submarinului e adus la suprafață.

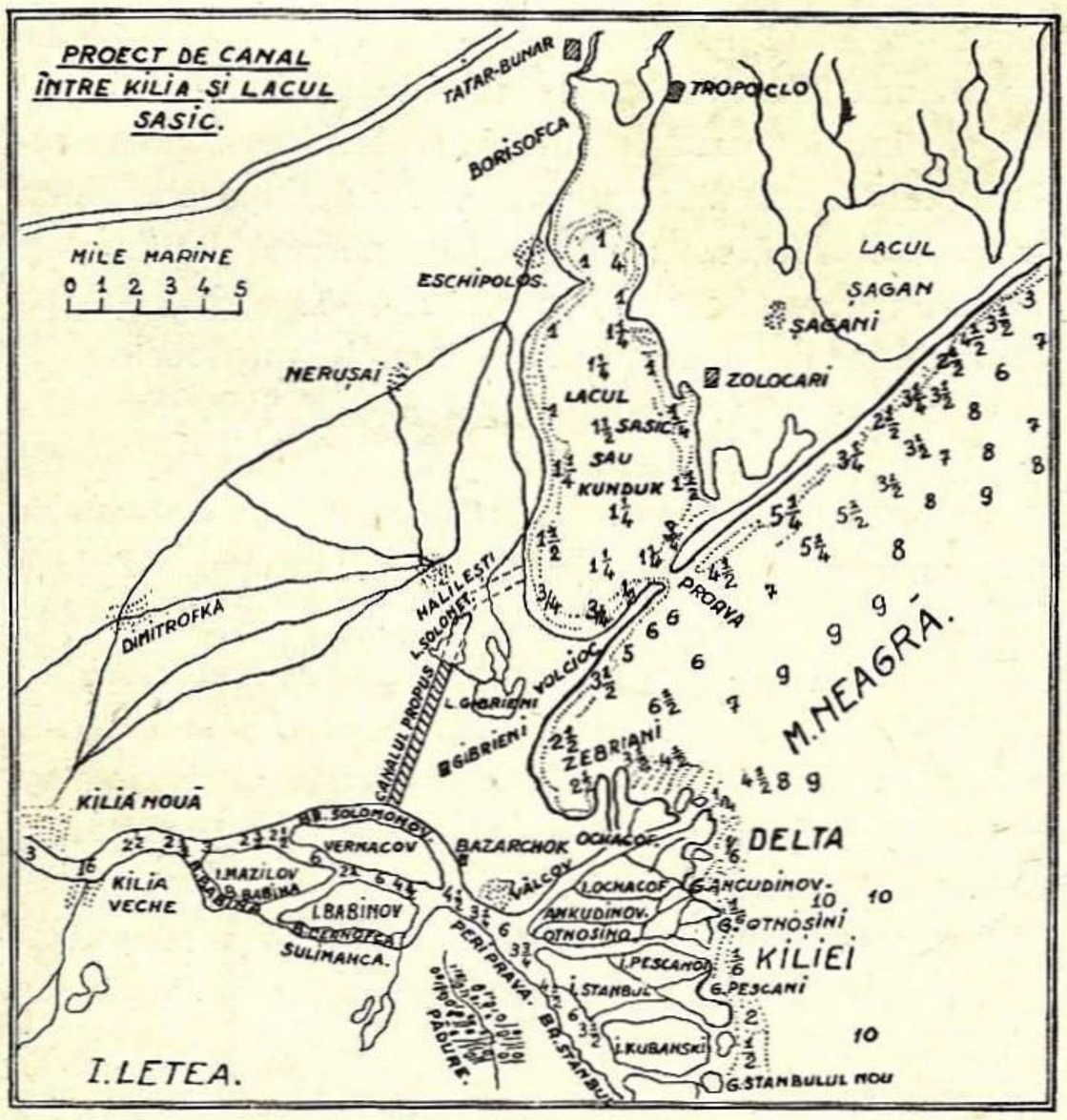
Din cele expuse mai sus ne putem face o ideie aproximativă de cât e de complicat un vas submarin și câte cunoștințe technice trebue să poseadă ofițerii și echipajul pentru ca să-l manevreze cu aceiași supleță la toate adâncimile și să-i păstreze în acelaș timp întreaga eficacitate ca armă de atac.

In realitate lucrurile nu sunt tocmai așa. Echipajele, compuse din oameni simpli cari își îndeplinesc obligația serviciului militar, cu o instrucție insuficientă la bază — nu-și dau seama că dacă nu fac un gest întocmai cum l-au învățat în mod automat, sau dacă nu execută cu aceiași atenție încordată manevra care se comandă, accidentul îi pândește, de cele mai multe ori cu ieșiri fatale.

Dacă trecem în revistă cauzele cari au pricinuit pier-

Un canal între Braţul Kilia şi Lacul Sasicul Mare (Kunduc)

In Basarabia, la Nordul oraşului Vâlcov, la circa 17 kilometri se află unul din cele mai mari lacuri ale României : lacul Sasicul Mare sau Kunduc. Acesta este un lac sărat de tipul limano-lagunar. Are o suprafaţă la nivelurile mijlocii de 20.300 hectare, un volum de circa 370.500.000 m³. Adâncimea dominantă e de circa 2,50 m., însă când apele sunt mari ajunge până la 4—5 metri. Lungimea este de 32 km., iar lăţimea maximă de 13 km. Are forma unui triunghiu cu vârful tăiat şi cu baza pe malul mării. In el se varsă două râuri măricele cu apă dulce: Srata şi Cohâlnicul; în plus în partea de Nord se mai varsă încă o mulţime de izvoare de .apă dulce. Sasicul este despărţit de mare printr'un dig natural îngust format din nisip, pietriş şi sfărămături de scoici, de



o înălţime de 2—3 m. şi o lărgime de 40—200 metri. In acest dig se află o strâmtoare sau prorvă, prin care lacul comunică cu marea. Primăvara când nivelul apelor din acest lac este urcat, atunci „prorva" se adânceşte şi apele din lac curg în mare. Vara, când apele din lac scad din cauza evaporaţiei şi din cauză că cele 2 râuri nu-i mai aduc apă suficientă, se micşorează adâncimea, sau chiar se poate astupa şi în cazul acesta nivelul apelor lacului scade sub al mării. Atunci o parte din fundul lacului, din spre răsărit în special, iese la suprafaţă şi se formează pe margine mai multe golfuri şi lăculeţe, care uscându-se lasă un strat de vr'o două degete de sare. Aceste sărături se formează în spre Eschiopolos, Zolocari şi Volcioc. Vara vine la locurile acelea, foarte multă lume spre a face băi de nomol, care are aceleaşi proprietăţi, ca şi acela de la Tekirghiol şi Lacul Sărat. Malurile acestui lac sunt în general abrupte şi înalte.

Pe malurile acestui lac se află orăşelul Tatar-Bunar şi satele Eschipolos, Zolocari, Tropofca, Borisofca, iar alte comune importante ca Gibrieni, Nerusai, Galileşti, Sagani se află la mică distanţă numai de câţiva kilometri. Toată această regiune este foarte bogată în cereale şi vite. Orăşelul Tatar-Bunar este un centru comercial important, de mai multe ori pe an se ţin bâlciuri de seamă pentru desfacerea produselor agricole. Pe banda ce desparte lacul de mare se află numeroase colibe de-ale pescarilor ce pescuesc la mare şi în loc.

In acest lac se pescueşte în special chefalul şi cambula. Cantitatea maximă anuală s'a ridicat după războiu la circa 138.000 kgr. după ultimele statistici, adică apr. 5 kgr. peşte pe hectare. Chefalul şi cambula intră în lac primăvara. Pescarii, dacă gârla este astupată, o destupă şi o adâncesc. In acest lac puişorii acestor peşti se dezvoltă în condiţiuni foarte favorabile. Cambula se pescueşte cu nişte setci speciale, numite setce de cambulă. Chefalii intră în acest lac primăvara cam prin Mai şi Iunie. După ce pescarii se asigură, că tot chefalul a intrat şi nu mai vrea să iese, închid gârla cu un gard cu cotețe special pentru pescuitul chefalului. Toamna când apele încep să se răcească şi vin primele furtuni, adică pe la sfârşitul lui Septembrie şi începutul lui Octombrie, chefalii caută să fugă din lac în mare, şi dau năvală la garduri unde sunt prinşi de pescari. Numărul chefalilor este aşa de mare, că apa pare că fierbe. Chefalii se reped în garduri, izbindu-le cu putere capul, până ce sângerează şi apa se 'nroşeşte. Cantitatea de chefal ce se prinde variază dela an la an. Câteodată intră chefal foarte mult. Altădată intră prea puţin. Dacă primăvara, când vor să intre, sunt furtuni şi ploi, care fac ca apa lacului să fie tot rece, atunci chefalul nu mai intră în Sasik, ci se îndreaptă spre alte ţărmuri şi lagune. Cum vedem pescuitul chefalului este foarte capricios.

Actualmente Sasicul se găseşte cam în aceleaşi condiţiuni în care se găseşte Razelmul înainte de deschiderea canalului Regele Carol.

Dacă s'ar săpa un canal între braţul Kilia al Dunărei şi lacul Sasic, cum am arătat în schiţa alăturată, apa acestui lac s'ar îndulci, cum s'a îndulcit şi apa Razelmului şi

---

derea a multor submarine în ultimii douăzeci de ani, vedem că în afară de colizuni cu un vas de suprafaţă, adică de acele riscuri pe cari prevederea omenească nu le poate încă inlătura, toate celelalte accidente au fost determinate de neatenţie, de lipsă de pregătire, sau supraveghere insuficientă. Fără îndoială că dacă echipajele ar fi bine selecţionate, angajate pe un termen mai lung şi bine retribuite ,accidentele ar fi cu mult mai rare şi s'ar evita neîncetate pierderi a atâtor vieţi tinere.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

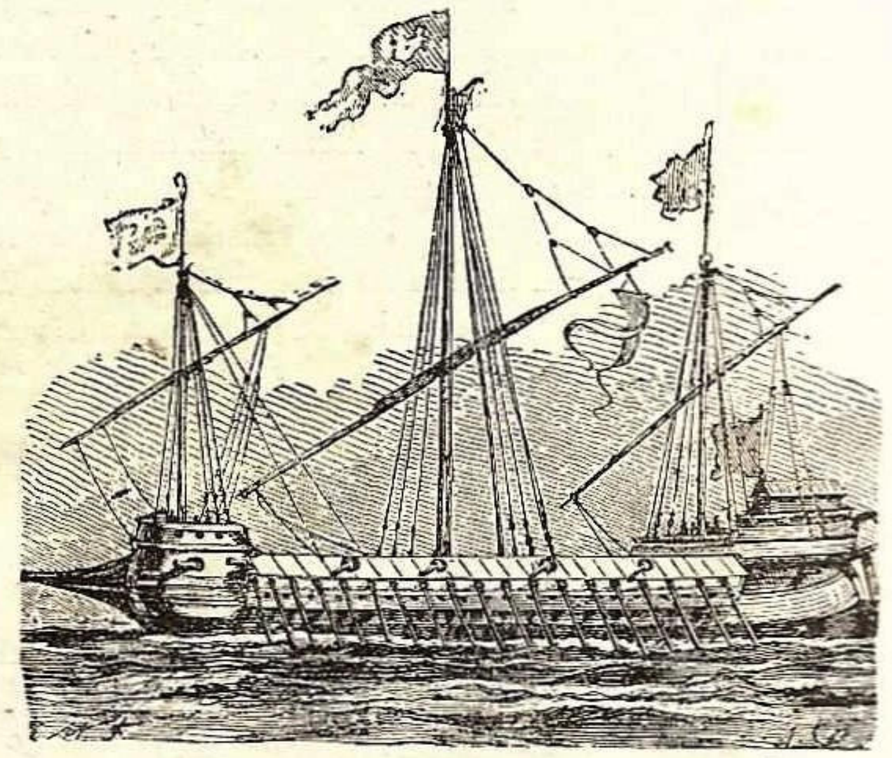
de C. Amiral C. BUHOLTZER

Lupta Navală de la Lepante. (secolul XVI). A avut loc între Turci şi Spanioli-Sicilieni. In o armată compusă din „galere", navigaţia se regula după iuţeala dată de rame. In flotă erau mai multe feluri de nave, unele formau „grosul", altele vegheau înaintea grosului. „Fregatele" făceau paza şi vedeau departe înaintea flotei. Flota creştină trecu canalul d'Otranto sub comanda spaniolului Don Juan, fratele lui Filip al II-lea şi ancoră la Oxia. In ziua luptei, cu crucifixul în mână, Don Juan trecu navele în revistă. Se reîmbarcă pe „Sfinx" care ridică pavilionul „Ligei Creştine", pavilion binecuvântat de Papa Piu al V-lea.

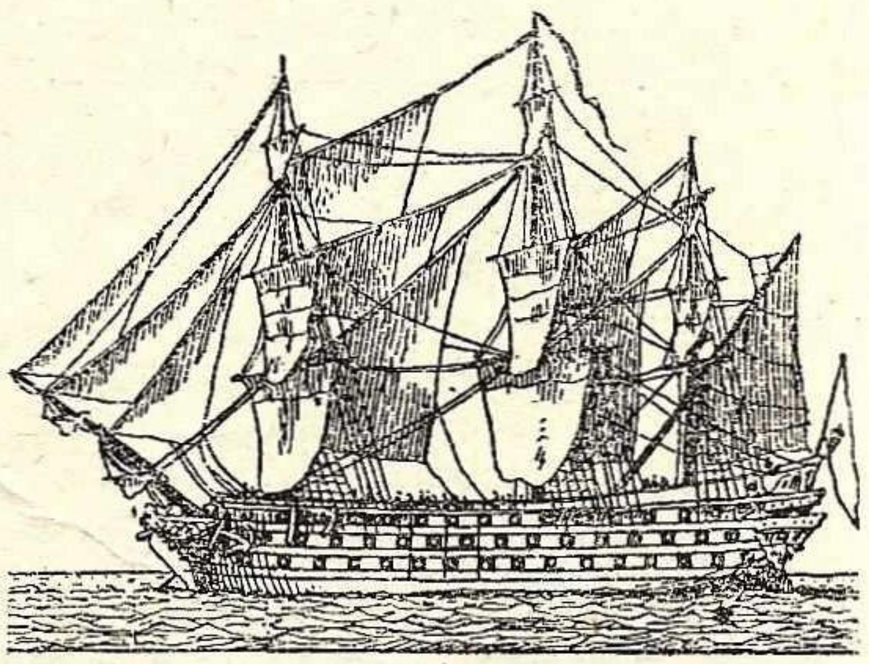
Flota creştină purtând pavilioanele Veneţiei, Siciliei, Napoli şi Savoii, face un semicerc imens în jurul flotei turceşti, care prezintă şi ea un semicerc cu partea umflată spre creştini. Liniile înaintează, tunurile încep.

Măcelul nu se sfârşeşte decât cu uciderea amiralului turc Ali, care avea la bord un dinte al lui Mahomet, prins într'un diamant. A doua zi pescarii din golful Patras n'au găsit pe marea liniştită decât luciul ascunzând sub oglinda sa de azur secretul celor cincizeci de mii de morţi. Don Juan, se întoarce la Messina, unde defilă remorcând la pupa navelor sale pe cele turceşti, cu vergile întoarse şi pavilionul jos. Impărţirea prăzei a adus 58 de nave turceşti Spaniei, 39 Veneţiei, 19 Papei Piu al V-lea. Don Juan a primit 16 galere armate, conduse de 120 sclavi turci. Marina turcă nu s'a mai ridicat după lupta de la Lepante.

Invincibile Armada (secolul XVI). După lupta de la Lepante, Spania nu mai cunoştea marginile orgoliului. Nava unui căpitan tânăr, englez, Francis Drake, fu capturată de Spanioli. Acesta ajunse în Anglia, convinse pe marinarii din Plymouth, cari îl înţeleseră şi cu economiile lor armă repede 2 nave cu care începu goana contra navelor spaniole. Cu aceste două nave, conduse de fraţii Drake, una de 75 tone şi alta de 25 tone, marina engleză a început cucerirea Oceanului în secolul XVI.



Drake se întoarse cu pradă multă şi convinse pe cei mari ai Angliei, că Spaniolii sunt slabi în Columbia (America). Regina Elisabeta îi dădu 4 nave mari cu trei sute de marinari dintre cei mai buni. Navele spaniole încep să se predea numai la auzul numelui de Drake. Atacă Cadixul (în Spania) şi arse mai târziu 100 de nave spaniole, luând „galionul" cu încărcătura de peste 2 milioane avere.



Din această cauză Filip al II-lea începe construcţia navelor care compuneau Armada. Erau 150 de nave din cari *galionul amiral* era de 1.000 de tone şi avea 48 de tunuri. Anglia avea atunci numai 30 de nave de mărimi diferite. Nava „Triumph" era comandată de Drake.

Anglia construi repede încă 50 de nave de câte 300 de tone. *Armada* spaniolă însă şi perdu vremea în portul Ferol din cauza

---

atunci acest lac s'ar popula cu crap, şalău, somn, etc., care ar găsi în acest caz condiţiuni favorabile pentru creştere şi reproducere. Producţia acestui lac de la 5—6 kgr. pe hectar cel mult, ar creşte la 70—80 kgr. cel puţin. La Razelm după ce s'a săpat canalul Regele Carol producţia pe hectar dela 1 kgr. a crescut la 75 kgr. Dificultăţi tehnice mari nu s'ar avea, canalul fiind săpat într'un teren moale format din nisipuri şi aluviuni. Lungimea în linie dreaptă ar fi cam de vr'o 15 km. Canalul trecând şi prin lacul Soloneţ, după cum este indicat pe alăturata schiţă, ar pune în valoare şi aceste 2 lacuri ce se găsesc între Dunăre şi lacul Sasic cu o suprafaţă totală de 545 hectare. Costul acestui canal — având în vedere bogăţia de peşte ce ar produce — s'ar putea scoate chiar în primul an de exploatare, aşa cum s'a scos la Razelm unde costul canalului Regele Carol a fost amortizat în primele două luni de exploatare.

Dar nu numai din punctul de vedere al pescuitului ar aduce acest canal foloase mari, dar şi ca mijloc de legătură între Dunăre, deci porturile dunărene Ismail-Reni-Galaţi-Brăiala-Sulina şi bogata regiune agricolă ce înconjoară acest lac şi care e lipsită de căi de comunicaţie. Canalul acesta ar trebui să fie făcut navigabil pentru vasele de tonaj mic, astfel ca şlepurile mici, cum sunt acelea care navigă pe Prut, să poată veni pe Sasic unde ar putea să încarce produsele agricole, care actualmente sunt trimise cu căruţele la Chilia sau la Ismail, deci cu cheltueli şi pierdere de timp mai mare.

Economia ţărei nu va putea decât profita dacă acest canal se va săpa. Să sperăm, că într'un viitor apropiat, această propunere se va realiza.

† *Căpit-Comandor* N. G. GONTA

furtunilor de pe mare. Avu loc câteva mici ciocniri între nave în apropiere de coasta engleză şi pe urmă „Armada" fu surprinsă la Calais la ancoră, de către flota engleză. Atacată cu „nave aprinse" *„bruloţi"*, şi de focul tunurilor engleze, parte e distrusă în luptă, iar parte de furtună.

Navele din secolul XVIII. Navele cresc în dimensiuni, cele mai mari formând navele de linie, cu tunuri mai multe, luptând în „linie", unele după altele, iar cele mai mici, mai iuţi şi întrebuinţate pentru cercetarea mişcărilor flotei inamice fiind bricurile, corvetele şi fregatele. Navele luptă în linie de şir unele după altele, pentru ca să poată trage cu tunurile cari sunt aşezate pe laturi, în borduri.

Corsarii. Rada Algerului oferea corsarilor din Berberia un desăvârşit adăpost. In timp de trei secole, portul Alger a trimis *corsarii* săi victorioşi nu numai în Mediterana ci şi peste Ocean (în secolul al XVII-lea în Madera şi pe coastele Angliei). Ei erau în legătură cu acei de pe coasta Marocului, având şi legături de alianţă cu puterile Europene. *„Cursa"* n'avea nimic imoral pentru mahomedani; *era un război regulat, declarat creştinilor şi un fel de represalii contra cruciadelor.* Corsarii mahomedani au avut eroii lor ca şi cei francezi pe Jean Bart, Forbin, Surcouf. Nava „capturată" aparţinea sultanului, corsarul lua marfa şi marinarii echipajului, care deveneau sclavi.

Armatorul sau proprietarul navei corsare, (putea fi chiar sultanul) lua jumătate din drepturile corsarului, marfă şi echipaj. Omul din echipaj care punea piciorul cel dintâiu pe nava capturată, primea o primă de abordaj, în bani, sau îşi alegea un captiv sau mai ales o captivă.

Franţa recunoştea dreptul corsarilor algerieni, să fie apăraţi de navele de război franceze. în schimb ei nu atacau navele de comerţ ale acestora. In timpul lui Napoleon corsarii berberieni nu au atacat nici o navă franceză.

Viaţa pe Galere. Viaţa pe galere era îngrozitoare, chiar pentru ofiţeri cari, afară de căpitan, nu aveau nici cabine, nici pat şi fiecare îşi căuta loc de dormit la pupa galerei. Oamenii de la rame, duceau o viaţă şi mai grea, fixaţi de bancurile lor, sub cari dormeau unul lângă altul. Loviţi de biciul „argusinului", trăgeau la ramele grele în timpul luptelor ca şi atunci când vântul nu permitea să se întrebuinţeze pânzele.

Galerele cu rame etajate, dispar în secolul al XVI de când se întrebuinţează numai un singur rând de rame, cu mai mulţi marinari la o aceiaş ramă. In secolul al XVII-lea dispar complect ramele şi rămân numai velele. Când a apărut tunul, galerele l-au pus numai la prova, căci ramele împedicau tragerea. De aici a eşit şi felul luptei; *galerele în linie, unele lângă altele, în semicerc,* căutând să înconjoare linia galerelor inamice.

PRINCIPIUL LUI ARCHIMEDE

Amintiri din vremea când funcţionarii turci nu primeau la timp salariul şi ai noştri primeau regulat

Răposatul comandor Atanasiu, primul comandant al vaporului ROMÂNIA, pe când se afla odată ancorat în port la Constantinopol, a fost invitat oficial la căpitănie să plătească două sute de cirici, franci turceşti, pentru că de pe vaporul său marinarii au aruncat sgură şi gunoi în apă.

Intr'adevăr nu numai la Constantinopol, dar în orişicare port este oprit să se arunce gunoiul, deoarece prin depuneri pe fund, cu timpul se micşorează adâncimea, şi deci trebue să se facă apoi lucrări de dragaj pentru curăţit.

Comandorul Atanasiu prezentându-se imediat, după ce a schimbat obişnuitele saluturi, a fost poftit să şadă pe divan.

Căpitanul portului care pe acele vremuri ca toţii funcţionarii fostului imperiu Otoman lua leafa cu câte o întârziere de 5—6 luni, făcea şi el ce putea ca să trăiască în rândul oamenilor.

— Pentru că depe vaporul ce comandaţi s'a aruncat gunoiul în apă, ceeace nu este permis, trebue să ne plătiţi amendă.

— Dece nu e permis?

— Pentru că dacă se aruncă, apa se micşorează, noi trebue să cheltuim atunci cu dragajul şi până se face iar fundul adânc, vasele n'ar mai putea să navige.

— Eu cred că aveţi mare greşală.

Contrariu, dacă un corp se aruncă în apă, creşte volumul ei, apa se măreşte, e principiul lui Archimede.

— Care Archimede?

— Daţi vă rog ordin să-mi aducă un pahar cu apă şi-l veţi vedea.

După ce uşierul a adus paharul cu apă şi l-a pus pe birou, comandorul Atanasiu scoţând din buzunar patru migidii de argint, continuă mai departe:

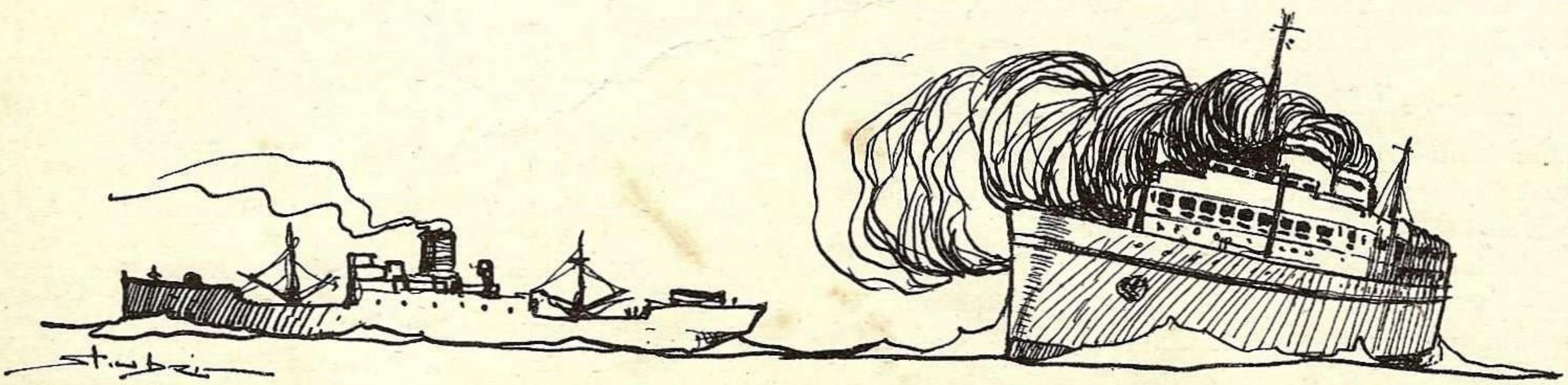
— Dacă aruncăm un corp strein în apă de ex., aceste piese, apă îşi măreşte volumul, e principiul stabilit de Archimede, deci nu este drept să fiu supus la amendă. Iată!

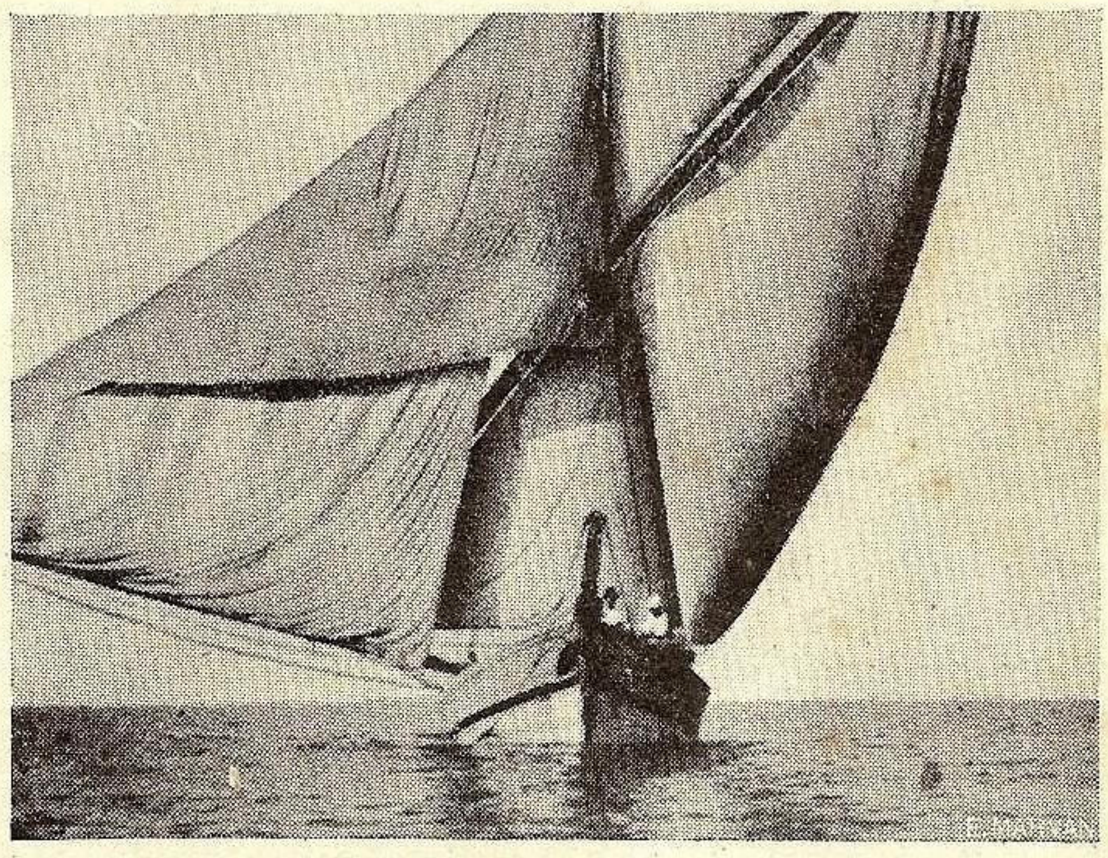
Şi comandorul lăsând să cadă toţi banii în pahar apa debordă pe birou.

— Vezi... e principiul lui Archimede, experienţa probează că nu aveţi dreptate să ne supuneţi la amendă.

Căpitanul portului mototolind actele dresate şi-a cerut scuze pentru greşita interpretare a legei în referire la principiul lui Archimede, iar comandorul Atanasiu s'a întors la bord făcându-se că uită monedele în pahar —satisfăcut că a scăpat vaporul de la o amendă de 200 cirici.

C. TONEGARU.





LITERATURĂ

Pastel Marin

La Yaffa și la Beyrouth
Sunt mari grădini cu flori,
Și mandarini cari rodesc
Pe an de două ori.

Sub cerul veșnic de azur
Se 'nalță gabianii,
Pe țărmul mărei de velur
Imbobocesc castanii.

La Beyrouth mai sunt femei
Arabe 'ncântătoare,
Ce-aruncă din privirea lor
Scântei amăgitoare.

Pe când amanții lor sunt duși
La câmp cu proletarii,
Ele petrec printre migdali
La braț cu marinarii.

Să ancorăm la Beyrouth
Aș vrea în totdeauna,
Pe sub platani și chiparoși
Să ne găsească luna!

Mă doare când îmi amintesc
Cum stam noi fiecare,
Când la catarg am ridicat
Semnalul de plecare.

Regretul despărțirii atunci
In suflet picurează
Cu fiecare smuls de zea
Când lanțul se virează.

Din casele cu ziduri vechi
De sus de pe terase,
In urma noastră fâlfâiau
Batiste de mătase.

C. TONEGARO

Cântecul velelor

Vele mici, ușoare; vele mari și grele;
Vele de corăbii și de caravele;
Vele în triunghiuri, sau dreptunghiulare;
Vele ce vă 'ntindeți fluturând, pe mare,
Ca aripe albe de gigantici fluturi;
Vele ce vă 'ntindeți ca enorme scuturi;
Zburător din prova; velă brigantină;
Gabier din pupa; velă trinchetină;
Floc, cu formă fină; rândunică mică;
Fungile pe toate falnic vă ridică!

Vele, ce în zare, albe, vă întindeți
Să ațineți calea vântului, să-l prindeți;
Cum vine din prova, la babord, cinci carturi;
Prins de voi el țipă, șuieră prin sarturi...
Șuieră și țipă că i-ați luat tăria,
Făcându-l să simtă hamul și sclavia.

Vele de corăbii; vele desvergate;
V'am văzut adesea rupte, sfâșiate...
De câte ori, vele, în lupta cu vântul,
N'ați putut să-l frângeți, să-i tăiați avântul?
V'am văzut în urmă rupte, sfâșiate,
Cârpe fără formă, comic spânzurate!
. . . . . .

Tot astfel cum nava își întinde vele,
Eu întind în viață visurile mele.
Incă de cu zorii dulci ai dimineții,
Le întind în calea vântului vieții.
Le întind să-l prindă, când îl văd că fuge,
Să-i fure tăria și să îl subjuge;
Să-l aud cum țipă că i-au luat puterea,
Făcându-l să simtă hanul și durerea.
Visuri ale mele; visuri desvergate;
V'am văzut adesea rupte, sfâșiate.
De câte ori visuri, în lupta cu vântul,
Nu ați fost învinse, n'ați pierdut avântul?
V'am văzut în urmă rupte, sfâșiate;
Visuri caraghioase; visuri spulberate!

ION PLUTAȘU

DUNĂREA ŞI PROTO-ISTORIA DACIEI

„Civilizaţia şi marile fluvii istorice" este titlul unui însemnat studiu ajuns clasic, datorit scriitorului rus *Meşnicof*, despre care se zice că ar fi de origină română. Cartea are o prefaţă de marele geograf *Elisée Reclus*.

Autorul arată cum primele, străvechi civilizaţii au apărut în văile marilor fluvii: Nil, Tigru, Eufrat, Gange.

Ocupându-mă din tinereţe cu studiul Dunărei m'a chinuit întotdeauna întrebarea:

Oare Dunărea să facă excepţie de la regulă?

N'a fost oare şi aci, în valea acestui mare fluviu, într'o extremă antichitate, leagănul unei străvechi civilizaţii?

Gândul profanului se rătăceşte în noaptea timpurilor; pierde cărarea în căutarea genezei popoarelor europene, care se confundă cu începutul omenirii.

Şi totuşi problema aceasta etnică de geografie umană, e firesc să ne preocupe neîncetat, pe noi românii, ca o enigmă chinuitoare.

Căci e vorba de naşterea şi copilăria neamului nostru, de începutul poporului român pe care-l căutăm în continuitatea arhimilenară a populaţiei din valea Dunării.

Urmărind istoricul Dunării din cele mai vechi timpuri, fatal ajungem şi ne oprim la marea problemă istorică rămasă până azi nedeslegată.

Care era viaţa popoarelor din valea Dnării mai înainte de a fi cucerite de Impăratul Traian?

Această problemă istorică a fost pusă încă dela 1871, de Odobescu. Academia Română institise un premiu pentru cea mai bună lucrare.

Pe la 1880 apare lucrarea lui Gr. Tocilescu: *„Dacia înainte de Romani"* care obţine premiul Academiei.

Doi scriitori străini: Carl Gooss şi Pulsky au scos câte un studiu asupra arheologiei din Ungaria şi în deosebit asupra populaţiei vechi din Ardeal.

La 1912 distinsul profesor I. Andriesescu îşi lua doctoratul cu o contribuţie la *Dacia înainte de Romani*, luminând chestiunea *neoliticului* din Dacia.

La 1913 apare *Dacia Preistorică* a lui Neculai Densuşeanu.

Regretatul Pârvan, în monumentala sa operă Getica, se pronunţă tăios şi ironic asupra lui Densuşeanu: *„Dacia Preistorică este un roman fantastic, plin de mitologie şi filologie absurdă, care la apariţia sa (postumă 1913) deşteaptă o admiraţie şi un entusiasm nemărginit printre diletanţii români în arheologie"*.

E drept că asupra cărţii lui Densuşeanu n'am citit nici un studiu critic din partea vreunui specialist. Totuş, mă întreb: e o lucrare care poate fi ignorată?

In voluminoasa carte *Dacia Preistorică* este un imens material documentar adunat după o muncă de patruzeci de ani. Poate e lipsită uneori de metodă şi de un riguros control ştiinţific, totuşi este o comoară de date utile.

Intr'un cadru măreţ se deschide cercetătorilor o lume nouă.

Oare această bogată culegere de tradiţii şi date istorice, nu poate servi ca o bază de discuţii asupra problemei etnice a neamului nostru?

Cartea aceasta nu merită să i se arunce nici o privire critică din partea vreunui specialist?

Viaţa de muncă a lui N. Densuşeanu este o pildă descurajantă, căci arată ce soartă tragică au unii modeşti şi demni muncitori intelectuali cari se izolează de lume şi de plăcerile ei, sacrificându-şi viaţa, îngropându-se între tomurile prăfuite ale bibliotecilor.

Modest, resemnat, N. Densuşeanu, s'a despărţit de lume, aşa precum trăise. N'a apucat nici să-şi vadă tipărită voluminoasa lui carte. Poate a fost mai bine... A închis ochii cu aceiaşi neclintită credinţă în opera la care muncise o viaţă întreagă. Căci, amară ironie, cartea *Dacia Preistorică* nu se vindea de cât la o farmacie şi nu fusese apreciată decât de un chimist.

D. farmacist Henţescu era executorul testamentar şi dr. Istrati, admirator diletant, făcu o elogioasă prefaţă acestei cărţi.

Deşi nu am calitatea şi nici n'ar fi locul aci, ca să comentez scrierile cari se ocupă cu problema istorică a neamului nostru, totuş, pentru că urmăresc de mulţi ani lucrările în legătură cu istoricul Dunării, îndrăznesc să exprim o judecată, dictată mai mult de bunul simţ decât de erudiţie.

Ce conţine în esenţă voluminoasa scriere a lui Densuşeanu?

Dovezile că aci, între Dunărea şi Carpaţi, a existat o civilizaţie ante-elenă. Un mare imperiu pelasgic -centrul populaţiei neolitice din Europa. De aci, pe căile de apă, s'a întins spre Orient această civilizaţie preistorică antehomerică.

Zeităţile mitologiei elene nu s'au născut în Grecia ci în ţara Pelasgilor, între Dunărea şi Carpaţi.

Or, d. proesor Andreieşescu, cunoscutul specialist în câteva rânduri spune acelaş lucru:

„Pelasgii şi Tracii au în realitate multe drepturi să se privească ca aducătorii civilizaţiei epocei de piatră în Tesalia, Beoţia şi Phocis".

Desigur, Pârvan, în Getică, n'a urmat pe drumul lui Densuşeanu, ci o metodă riguros ştiinţiică, mărginindu-se la datele istorice, punând la punct toate descoperirile arheologice făcute în cuprinsul Daciei.

Totuş, în problema aceasta etnică, — cu toate studiile făcute ea rămâne încă nedeslegată — nu-i destul numai contribuţia istoricilor şi arheologilor.

Cercetările istoricilor noştri se complectează cu lucrări preţioase de filologie, folklor şi geografie. Căci naşterea unui popor este şi o problemă de geografie umană. O disciplină istorică trebue să urmărească raportul dintre situaţia locului şi a oamenilor.

Cu drept cuvânt, distinşii noştri geografi D. Mehedinţi şi D. Vâlsan, îşi spun cuvântul lor în problema naşterii poporului român, şi constată că, dintre cele două elemente geografice: Carpaţii şi Dunărea, prea mult s'a vorbit de munte şi prea puţin de apă.

Coborând scara vremei trecem din istoria scrisă în istoria legendară.

N. Densuşianu făcuse pe la 1893, pe cheltuiala sa un *Cestionar* despre *tradiţiile şi antichităţile ţărilor locuite de români.*

„In casa ţăranului român există încă până azi o mulţime de suveniri istoric edin secole depărtate, un fel de istorie nescrisă *despre origina sa.*

Fiecare sat, fiecare munte îşi are legendele şi tradiţiile sale istorice... vechi tradiţii cari merg mai departe de epoca colonizării Daciei"...

Valurile de pământ, troenele, tumulele sau gorganele, legendele noastre cu baba Dochia, urmele cultului soarelui, Apolo, Ileana Cosânzeana, care nu-i decât frumoasa Elena din Troia lui Homer. Mormântul lui Ahile din Insula Şerpilor. Expediţia lui Osiris, a cărei memorie se păstrează în legendele româneşti — toate aceste constitue istoria legendară destinată a ieşi din penumbră pentru a intra în lumina istoriei pozitive.

Nu putem ignora tot acest bogat material care poate contribui la deslegarea problemelor istorice ale naşterei şi copilăriei poporului român.

Pentru a pătrunde Preistoria Daciei trebue să descifrăm istoria legendară. Şi oricât de încâlcită i-ar fi limba trebue să ajungem a o înţelege.

Căci s'a zis, cu drept cuvânt, că sensul fiecărei legende este închis ca sâmburele în inima fructului.

JEAN BART.

CRONICA

O explicare şi câteva propuneri asupra turismului de apă

In numărul trecut al revistei noastre a apărut un articol care a avut defectul de a provoca supărarea unora dintre conducătorii serviciilor noastre pe apă.

Regretăm, căci nu am avut intenţia de a necăji pe nimeni — şi nici o persoană nu era vizată — am discutat în principiu o chestiune de interes general.

Şi pentrucă cei cari s'au supărat sunt şi membri ai Ligei Navale, nu se cuvine să fugim de răspundere, suntem datori să dăm toate explicările schiţând şi linia de conduită pe care această revistă se va ţine în ocazii de acest fel.

Suntem o revistă de propagandă şi de îndrumarea intereselor pe apă. Fatal trebue să atingem chestiuni cari comportă discuţii contradictorii, căci nu toţi pot fi de acord asupra tuturor punctelor de vedere. O revistă vie trebue să aibă şi articole de critică obiectivă pentru chestiuni de principiu şi interes general. Să evităm polemica şi chestiunile personale, dar să nu fugim de discuţiile cinstite, căci din ciocnirea ideilor scapără scânteia adevărului.

De sigur să cere oarecare tact fiind destul de greu de a menţine *capul la compas* în vremea de azi când — cu durere şi curaj o spunem — instituţiile noastre sunt sfâşiate de duşmănii şi lupte intestine.

Dar pe de-asupra păcatelor fatal legate de-o mână de pământ există ideea-forţă care ne leagă într'o acţiune comună, ne face solidari în faţa Mărei noastre. Această legătură este întrupată in Liga Navală Română, care trebue să lucreze în timp şi spaţiu, în afară şi pe deasupra feluritelor neînţelegeri, căci oamenii se schimbă, dispar, dar instituţiile rămân.

Excursia Ligei Navale secţia Silistra.

Ne-am dat seama totdeauna că apa trece şi pietrile rămân; de aceea, lucrând pentru armonie, am evitat de a antrena această publicaţie a Ligei Navale în discuţii polemice.

Şi acum să analisăm fără patimă articolul încriminat.

Am scris despre *turismul de apă,* — care în alte ţări constitue o importantă problemă economică. Am arătat că la noi nu i s'a dat încă atenţia cuvenită şi nu suntem organizaţi pentru escursii pe apă.

Nu-i adevărat?

Navigaţia comercială pentru pasageri în cea mai mare parte fiind o instituţie de Stat, ca şi calea ferată, nu predomină în exploatare un spirit comercial. Să ştiu calităţile de gospodar ale Statului.

Pe mare nu avem vapoare suficiente şi nici nu sunt amenajate pentru excursii. Pe Dunăre dacă s'ar avea în vedere excursiile s'ar modifica itinerariile şi staţionarea vaselor în rezervă.

Nu cunoaştem detaliile dar ştim ce dificultăţi întâmpină cei cari

vor să facă excursii pe Dunăre. Un singur exemplu: *Revista Realitatea,* într'o escursie la Giurgiu, după ce a tratat cu N. F. R. a închiriat la urmă un vapor austriac de la D. D. S. G.

Nu putem acuza pe nimeni; e sistemul şi rutina organizaţiei din trecut, cari trebuesc schimbate faţă de o problemă nouă ce se impune pentru viitor.

Am arătat apoi că aceste servicii de Stat nu fac îndeajuns reclamă comercială.

In vara aceasta mă aflam la Varna; cu cinci zile înainte ca vaporul Principesa Maria să înceapă cursa Varna-Salonic, în tot oraşul n'am văzut nici o reclamă de la S. M. R.

Am spus că până azi nu avem un ghid pentru Orient.

Nu-i adevărat?

Suntem noi pregătiţi pentru turism? Am făcut destulă reclamă comercială în ţară şi în străinătate?

Avem sau nu dreptate să cerem o nouă îndrumare faţă de problema turismului pe apă?

De unde dar supărarea pricinuită de aceste păreri expuse cu tot cugetul curat?

Poate am atins unele susceptibilităţi cu vreo ironie scăpată din fuga condeiului. Dar asta nu înseamnă că n'am spus adevărul şi că fondul articolului nu este just.

Am citit din nou cu atenţie articolul cu bucluc şi am văzut că nu încape nici o supărare, căci nimeni n'a fost vizat. Am vorbit de mentalitatea etatistă în general fără să fac comparaţii între trecut şi prezent. Serviciile de navigaţie au suferit întotdeauna de această lipsă de propagandă şi reclamă.

Ori, sfârşeam acel articol tocmai cu o îmbucurătoare constatare: că trebue să fim drepţi şi să recunoaştem că de scurt timp C. F. R. şi N. F. R.. au introdus bilete cu preţ redus pentru escursii, iar S. M. R. a redus cu 30% preţurile pentru pasageri.

Şi din partea Ligei Navale salutăm cu toată bucuria acest început... etc.

Regretând că forma a mâncat fondul articolului scris cu bune intenţii şi nu în spirit de şicană, ne permitem a reveni asupra subiectului schiţând câteva propuneri cari le vom desvolta în viitor.

a) Să se studieze din vreme itinerarele de la S. M. R. şi N. F. R. în vederea desvoltărei turismului de apă.

b) Să se amenajeze vapoarele pe cât posibil pentru a putea lua mai mulţi pasageri de clasa III-a ameliorată.

c) Să se ţie câteva vase în rezervă de la N. F. R. la Giurgiu, pentru a satisface cererile de escursii pe Dunărea de mijloc.

d) Să se organizeze escursii — cabotaj în timpul verei între Bugaz-Sulina-Insula Şerpilor-Mangalia-Balcic-Varna.

e) Să se organizeze prin propaganda Ligei Navale escursii şcolare în Orient cu vasele de la S. M. R.

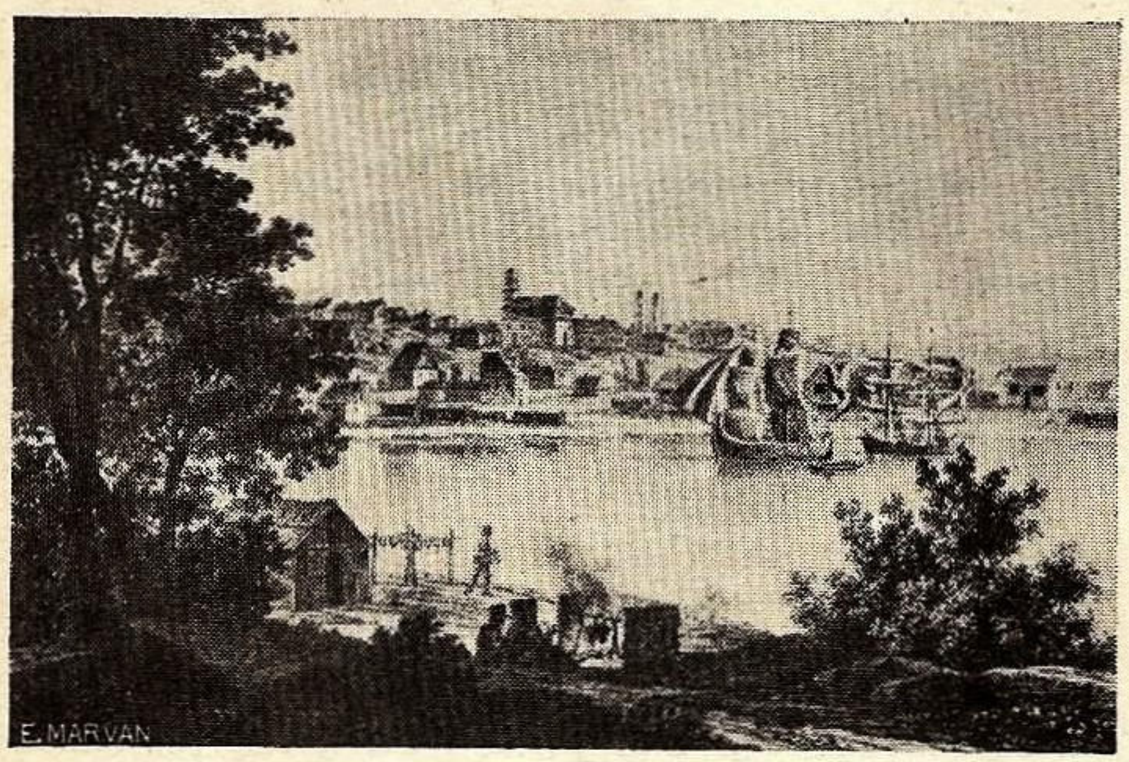
f) Să se amenajeze câteva şlepuri în vederea unor colonii şcolare flotante, pe care Liga Navală are intenţia a le organiza pe Dunăre navigând timp de o lună între Porţile de Fier şi Sulina.

g) Să lucrăm un ghid pentru turismul de apă scris în formă literară şi artistic ilustrat, precum s'a făcut şi alte ţări, care tradus şi în limbi străine va atrage turişti pentru Orient. I. B.

Poliţia porturilor şi a navigaţiei

Pentru a se cunoaşte primile începuturi ale poliţiei porturilor româneşti la Dunăre redăm un extras din organizarea poliţiei oraşului Galaţi la 1850 — după o lucrare a d-lui *G. Georgescu*, Căpitanul Portului Moldova Veche.

Art. II. — Despre poliţia portului Galaţi.



Galaţii la 1850.

„Fiindcă până astăzi pentru paza bunei rândueli în lăuntru zastavelor sunt numai gvardionii carantinei subt povăţuirea căpitanului de port, care gvardioni se poartă prin zastavă fără uniformă sau măcar semn că ar fi slujbaş a carantinei şi prin urmare nu pot impoza nici cum mulţimei corăbierilor şi altor lăcuitori de peste Dunăre, ce necontenit vin în zastavă, cu feluri de trebuinţe, sau socotit neapărat după pildă şi a altor porturi a se pune înlăuntrul zastavei o caraulă compusă de un ofiţer, doi unteri ofiţeri, un doboşeriu şi 24 soldaţi.

Art. 12. Acest caraul va fi rânduit pe o lună de zile neschimbat, după trecerea căruia se va schimba şi va intra în carantină pentru curăţenie după regurile carantineşti. Indatorirea acestui caraul va fi pentru privegherea asupra liniştei şi ţinerei bunei rândueli prin zastave şi se va conforma întru aceasta cu povăţuirile căpitanului de port pe lângă care va avea în privire şi următoarele reguli:

I-ul. Va priveghe pentru ţinere în bună stare şi curăţenie în încăperea de caraul.

2-a. Va avea cuvenita îngrijire pentru sănătatea oamenilor de caraul.

3-a. Va priveghia a nu se purta prin zastavă vagabonţi şi alţi oameni răi cugetători ce vin de peste Dunăre.

4-a. Ca toţi matroşii şi alţi corăbieri ce se scoboară de pe mal în zastave pentru încărcarea şi descărcarea corăbiilor şi alte trebuinţi, să nu fie înarmaţi sau să poarte cuţite ascunse pe sine, această regulă se va încunoştinţa de către căpitanul de port corăbierilor şi căpitanilor şi schiperilor spre a se conforma cu ea.

5-a. Va opri cu totul vânzarea băuturilor spirtoase în lăuntrul zastavelor de către ori cine, afară de către marchitanul carantinei.

6-a. La ori ce gâlcevire sau înpotrivire la regulile poliţieneşti a portului, pe vinovaţi se vor arestui îndată la caraulă, înştinţând ofiţerul pe căpitanul de port spre a primi deslegare spre cea înainte lucrare cu ei, sau a se slobozi de subt arest, sau a se trimete în carantină.

7-a. Gvardionii ce sunt în lăuntri zastavelor vor fi datori a informa îndată pe ofiţeri pentru ori care călcare a pravilelor carantineşti şi a regulilor poliţeneşti.

8-a. După baterea zorilor de seară şi până la cele de dimineaţă nimănui nu-i va fi ertat a se coborî din corabie în zastave, sau a mâneca peste noapte, pentru care sfârşit în curgerea nopţei se vor trimete patrule de la caraulă spre priveghere în lăuntru zastavelor.

9-a. Intâmplâ;ndu-se vre-o serioasă turburare sau bătălii la vreuna din corăbiile aflătoare în port şi cerându-se ajutorul puterii armate, ofiţerii de caraulă după deslegarea ce va primi mai înainte dela căpitanul de port, va da legiuitul agiutoriu.

10-a. La întâmplare de primejdie de foc sau după ori care altă împrejurare, se vor ecspune mărfuri pe mal înlăuntrul zastavelor, ofiţerul caraului este răspunzătoriu pentru paza lor şi ori ce sfetarisire sar întâmpla, fiind datoriu a depune santinele spre paza acelor mărfuri.

Art. 13. Ofiţerul de caraulă va avea cea mai aspră priveghere pentru ţinerea rangurilor de gios în cuvenita desţipliuă, care trebue a se purta cu cuvinţă fără a provoca prin a lor rea purtare vre-o tulburare sau nemulţumire comersanţilor, căci la asemine întâmplare însuşi ofiţerul va cădea în grea răspundere, silindu-se a impoza mai mult mult prin o vrednică purtare şi energie pentru ţinerea bunei orândueli în lăuntrul zastavelor, spre acest sfârşit comandirul garnizonului din Galaţi va alege pentru această caraulă din soldaţii cei mai vechi şi cu bune purtări.

Art. 14. Pentru înlesnirea vieţuirei acestui ofiţeriu în curgerea lunei ce se va afla de caraul în lăuntru zastavelor i se vor slobozi din veniturile carantineşti 300 lei în cursul Galaţului, care bani i se vor număra înainte la intrarea în caraul.

Art. 15. Spre a se pute pune cât de grabă în lucrare această măsură, este de neapărat a se înfinţa acum deodată o vremelnică încăpere de caraulă cu grinzi şi scânduri, gioşte şi trii odăi, o odae mare încăpătoare de 27 oameni, una pentru ofiţeriu şi al trile de arest potrivit cu alăturatul aice plan, pentru care prin departamentul lucrărilor publice să vor da cuvenitele poronci şi povăţuiri părcălăbiei şi direcţiei carantinei, care se vor înţelege şi cu comandirul garnizonului Galaţi, spre a se pune îndată în lucrare durarea unei asămine caraule în zastave lângă căpitănia de port.

Art. 16. Dacă în lăuntrul zastavelor s'ar întâmpla vre-o turburare serioasă spre a căruia învingere nu ar fi destul numărul caraulei, comandirul garnizonului din Galaţi este datoriu a lua îndată cele mai energice măsuri spre restatornicire bunei orândueli.

Art. 17. In viitoriu va fi cu totul oprit gvardionilor a înplini slujba lor fără prescrisa uniformă.

Art. 18. Acest caraul va fi rânduit în zastavă numai pe vremea navigaţii, iar după închidere se va ridica.

Art. 19. Toate regurile cuprinse prin acest proect să vor face cunoscute de către căpitanul de port fiecăruia corăbii la sosirea ei în port, acele numai câte se ating de personalul corăbiilor privitoare regulelor la care au a să supune.

Art. 20. Acest proect să va înpărţi şi departamentelor competente şi Hătmăniei spre aducere întru împlinire celor prescrise şi atingătoare de fiecare".

Ministru din lăuntru şi Cavaler,

Barca „Marele Voevod Mihai"
a
Cercetaşilor Marinari din Constanţa

Liga Navală secţia Constanţa din o înaltă înţelegere a scopului ei, a binevoit să doneze echipajului de Cercetaşi Marinari „Lt. Cdr. Vladimir Georgescu" barca botezată cu numele „Marele Voevod Mihai".

Echipajul de Cercetaşi marinari şi-a luat numirea de „Lt. Cdor Vladimir Georgescu" din iniţiativa Comandantului de Cohortă actual, cari pentru meritele incontestabile, pentru legăturile sufleteşti între cercetaşi marinari şi cel dispărut, ca fost Comandant de Legiune, cum şi pentru motive cari onorează echipajul prin numele său, această propunere a stârnit entuziasm în alegerea sa.

Barca oferită de Liga Navală, a fost botezată în prezenţa M. S. Regelui Carol al II-lea, acum cu prilejul patronului marinei.

Barca cu armament de cercetaşi marinari, a fost prezentată M. S. Regelui de către d-l Amiral Bălănescu, care în calitate de Preşedinte a Ligei Navale a donat barca şi a rugat pe M. Sa să primească a fi naşul ei. In urmă Marele Voevod Mihai I, a donat un pavilion de prova, remiţându-l d-lui Cdor I. Georgescu.. Comandantul de legătură pentru Dobrogea.

In urmă barca a defilat prin faţa oaspeţilor Regali dând onorul cu ramcle.

Această barcă a fost construită în Arsenalul Grupului de grăniceri marinari. Are două catarge şi zece rame.

Prezintă siguranţă la mare — construcţie solidă şi forme elegante.

Cercetaşii marinari vor pleca cu această barcă la Budapesta unde vor avea loc întreceri marinăreşti internaţionale.

Cercetaşii marinari din Cohorta „Ovidiu" pe această cale roagă Liga Navală secţia Constanţa să primească mulţumirile şi recunoştinţa lor.

Barca se găseşte în posesia noastră de 14 zile, în care timp Cercetaşi marinari au făcut eşiri în mare, la Mangalia-Tekirghiol şi Mamaia.

Comand. Cohortei „Ovidiu"
LT. GHEZZO

Jamboreia Internaţională a Cercetaşilor Marinari din Polonia

Intre 7 şi 15 August a avut loc pe malurile lacului *Garezin* din Nord-Vestul Poloniei o Jamboree internaţională a cercetaşilor marinari, la care a fost invitată şi ţara noastră.

Au luat parte: Franţa cu un echipaj de 8 cercetaşi, Anglia cu unul de 10, Ungaria cu [illegible]i de câte 9 şi Letonia cu 8. Cehoslovacia şi România au fost reprezentate prin câte o delegaţie de câte trei comandanţi.

Cercetăşia poloneză deşi tânără, numără deja peste 70.000 de membrii: 24.141 fete, 44.569 băeţi, cu peste două sute de tabere permanente şi 3862 de cercetaşi marinari.

Programul Jamboreei era împărţit în trei: concursuri numai între echipajele străine, vizitarea portului Gdinya şi excursii în localităţile mai de seamă din Polonia.

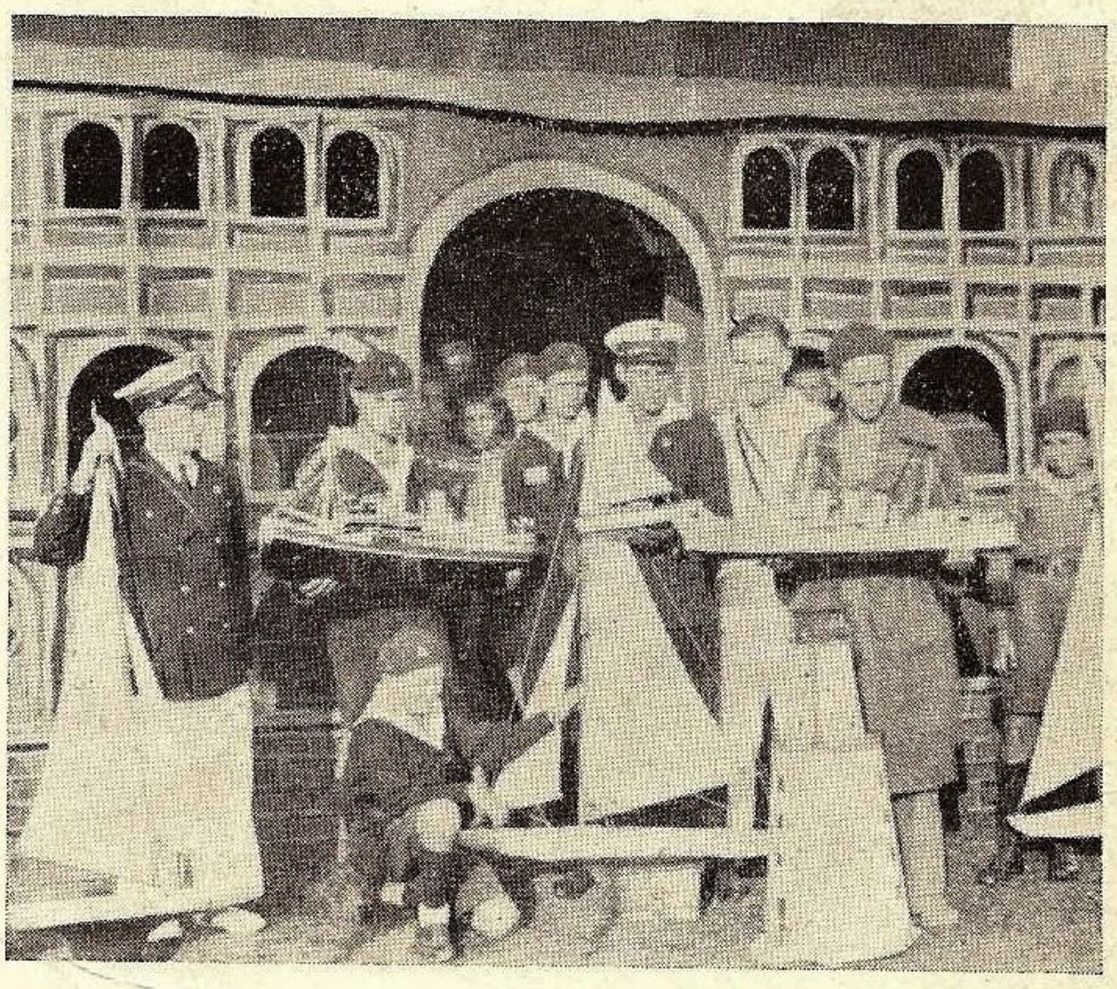
Concursurile, destul de serioase, s'au desfăşurat pe lacul Garezin: salvarea persoanelor, salvarea unui vas, lansarea de colaci şi bandule, tragerea fringhiei cu bărcile, matelotaj, reparaţie de bărci şi la velatură, canotaj cu obstacole, navigaţie cu obstacole, semnalizări. Pe un loc mai mare s'au desfăşurat navigaţia cu pânze şi excursii de 12 ore.

Cercetaşii polonezi s'au mărginit la rolul de gazdă, — organizare, îngrijirea materialului, excursiunilor, etc. Felul cum s'au achitat de acest rol a dovedit pe deoparte desăvârşita pregătire a cercetaşilor şi a felului de a aranja o tabără, pe de alta însufleţirea cercetăşească astfel ca delegaţiile străine să se resimtă „ca la ele acasă".

La împărţirea premiilor, numărul cel mai mare de puncte l'au avut ungurii, care atât la sporturi cât şi la focuri au stârnit ad-

Regatele de pe lacul Garczin.

toate manifestările lor au dat dovadă de o excelentă educaţie cercetăşească şi sportivă. In toate manifestările lor se vedea străduinţa lăudabilă de a câştiga simpatii pentru ţara lor. Pentru o reuşită sigură ei au echipe speciale pentru străinătate, cu cercetaşi din cele mai bune familii.



Modele lucrate de cercetaşii din Poznan.

miraţia tuturor. Curat până la eleganţă îmbrăcaţi, disciplinaţi, în

După unguri au fost clasificaţi englezii, — calmi şi siguri de ei în toate împrejurările, — apoi francezii, — vioi, spirituali, veseli, chiar când erau învinşi. Improvizaţiile lor la focuri erau pline de scânteere „galică".

Două zile au fost rezervate vizitării portului *Gdinya,* — port şi

oraş ridicat ca în poveşti în cinci ani, dintr'un mic sătuleţ de pescari. Asupra lui vom vorbi mai pe larg în numărul viitor. Ne mulţumim a spune că face concurenţă Danzigului, că e de cinci ori mai mare decât Constanţa, că e înzestrat cu cele mai moderne elevatoare, că e cercetat chiar de transatlantice americane. Năzuinţele înflorirei maritime se poate vedea şi din organizarea şcoalei de marină comercială, care poate avea un efectiv de o *mie* elevi. Vasele şcoală, — *Isera, Lwow* şi *Dar Pomorze,* — erau în excursie. Cel din urmă, dăruit Patriei prin subscripţie de provincia Pomerania, — de unde şi numele „Darul Pomeraniei".

După 15 August echipele străine au vizitat Varşovia, Kracovia, Wieliczca şi Bucze. La Varşovia cercetaşii marinari străini au depus în ccomun o coroană de trandafiri albi şi roşii, cu panglicele fiecărei naţiuni. Gestul a impresionat şi a doua zi jurnalele au publicat fotografii şi dări de seamă.

Delegaţia noastră s'a bucurat de o atenţiune deosebită. Primită dela graniţă de un cercetaş care ştia româneşte perfect, întâmpinată la Lublin de cercetaşii şi cercetaşele din localitate cu flori, sandwichuri şi ceaiuri, găzduită în vagon special, condusă la

Depunerea coroanei la mormântul eroului necunoscut din Varşovia

Gdinya şi Varşovia în afară de programul celorlalte delegaţii, — a părăsit Polonia cu impresiuni de neuitat.

Ca impresie generală, în Polonia viaţa e grea, mult mai grea ca la noi, dar se munceşte cu spor şi cu un ideal: *unitatea naţională.* Iar în ceeace priveşte viaţa maritimă vecinii noştri dela Nord au înţeles ce rol poate juca în desvoltarea unui popor şi i-au dat toată atenţiunea, atât oficialitatea cât şi marele public. E o pildă şi un imbold pentru noi!

MOŞ DELAMARE

Cauza probabilă a scufundării submarinului „Prométée"

După pierderea suferită de marina franceză prin scufundarea submarinului Prométhée, care a uimit prin repeziciunea cu care s'au întâmplat nenorocirea, marinarii şi specialiştii au căutat să-şi explice această scufundare prematură după toate raţionamentele care au putut să le facă în urma prea puţinelor informaţii ce le-au putut avea de la puţinii supravieţuitori.

Se ştie sigur că submarinul avea de făcut numai probe de suprafaţă în acea zi, şi că nenorocirea s'a întâmplat în momentul în care se trecea dela propulsiunea motorului electric la acea a motorului Diesel.

Comisiunea de anchetă a studiat funcţionarea diverselor comenzi ale aparatelor de pe submarine de acelaş tip *(Archimede)* şi a stabilit că *„cauza iniţială a accidentului este deschiderea neaşteptată rapidă şi generală a tuturor purjelor de aer, produsă în urma funcţionării intempestive a instalaţiei care comandă diferitele aparate ale navei.*

Comisiunea crede că această deschidere neaşteptată este probabil imputabilă unei greşite manevre a unei vane de secţionare care se afla pe această instalaţie, în momentul în care se trecea dela propulsiunea prin motoarele electrice la propulsiunea prin motoarele Diesel.

Pentru a se scufunda, un submarin trebue să se îngreueze, şi această îngreunare o face lăsând apa să năvălească în rezervoare: care se numesc *balasturi* sau *watter-balast.* Principial, după cum se vede din schiţă, un balast trebue să aibă două deschideri, în partea de jos o deschidere prin care intră apa şi în partea de sus o deschidere prin care ese aerul fără de care apa nu ar putea năvăli în balast. Deschiderile de sus, numite *purje,* servesc şi pentru a goni apa din balast introducând aer în debit şi presiune mare, când submarinul vrea să iasă la suprafaţă.

Una din cele mai importante cerinţe puse unui submarin modern era să aibă o scufundare cât mai rapid posibilă pentru a scăpa vederii inamicului în minimum de timp; această scufundare extra-rapidă se realizează lăsând apa să năvălească deodată în toate balasturile (căci sunt mai multe) prin intermediul unui tablou pe care se află grupate levierele de comandă ale tuturor purjelor, în compartimentul central de manevră.

Levierele de comandă, acţionează asupra unui sistem oleo-pneumatic care se crede a fi cauza scufundării premature a submarinului. Comanda prin sistemul oleo-pneumatic s'a introdus în Marină de mai mulţi ani la tot felul de nave şi de aparate de manevră pentru că prezenta o funcţionare suplă şi precisă.

La submarinul Prométhée, se întrebuinţa acest sistem la ridicarea şi coborârea periscoapelor, la închiderea coşurilor de ventilaţie, la ambreiajul motoarelor, la deschiderea şi închiderea purjelor, etc...

Toate aceste comenzi aveau un rezervor comun de ulei şi o bună parte din tuburile care plecau dela acest rezervor erau comune pentru mai multe aparate de manevrat, pe anumite porţiuni.

Se bănueşte că s'ar fi putut întâmpla ca acţionând asupra unei manevre, să fi fost acţionată şi altă manevră involuntar, din cauza unei scăpări de supapă, uleiul fiind la presiune în conducte.

Această premiză ar fi îndreptăţită de faptul că Prométhée s'a scufundat tocmai în momentul în care fusese acţionat levierul care dezambreia motorul de propulsie electrică şi ambreia pe cel de propulsiune Diesel. Cu alte cuvinte e probabil că manevra dată motoarelor efectuându-se prin acel sistem oleo-pneumatic, a acţionat şi o altă manevră care întâmplător a fost aceia a purjelor, făcând astfel ca submarinul să execute, conform construcţiei, o plonjare extrarapidă.

Desigur că această explicaţie ne face să credem că, cu toată preciziunea lui, sistemul oleo-pneumatic trebue recontrolat pentru a nu mai da naştere la pierderi de acest gen. Deasemeni, cu toate că aparatele se vor complica poate mai mult, credem că se vor imagina şi alte sisteme de siguranţă pentru scufundări premature (de ex. purjele să nu poată fi deschise atâta timp cât nu sunt închise toate comunicaţiile cu exteriorul).

Marina franceză a renunţat la salvarea submarinului Prométhée căci împrejurările sunt protivnice şi cheltuelile colosale faţă de rezultatul care s'ar obţine; adâncimea e prea mare pentru ca scafandrii să poată lucra şi afară de aceasta mai sunt şi curenţi care ating până la 7 noduri, ceiace împedică aceste lucrări.

LOCOT. Z. NEGULESCU

Şcoala marinei comerciale dela Gdynia (Polonia)

Polonia apreciind deosebita importanţă al accesului unei ţări la mare, a luptat şi obţinut cu mari sforţări coridorul dela Danzig. Acest prim pas făcut, a ţinut să meargă mai departe. Deci ocupându-se în primul rând cu organizarea portului *Gdynia* pentru a cărui amenajare face cele mai mari sacrificii atât pentru înbunătăţirea tehnică, cât şi pentru adâncirea basinurilor. La Societatea Naţiunilor Polonia a obţinut un mare succes prin respingerea cererei Danzigului ca traficul de voiajori şi mărfuri de provenienţă şi cu destinaţie poloneză, care nu trec frontiera terestră, precum şi transitul prin Polonia să se facă obligator prin acel port.

Pe lângă dezvoltarea portului Gdynia Polonezii se gândesc şi la desvoltarea maritimă, la formarea unei marine naţionale poloneze, în care scop au întemeiat o şcoală pentru marina de comerţ la Tczew în Pomerania. In 1930 a fost mutată la Gdynia şi are la dispoziţie 1 vas mare şi 2 cutere.

Şcoala are 2 secţiuni: ofiţeri de punte şi mecanici.

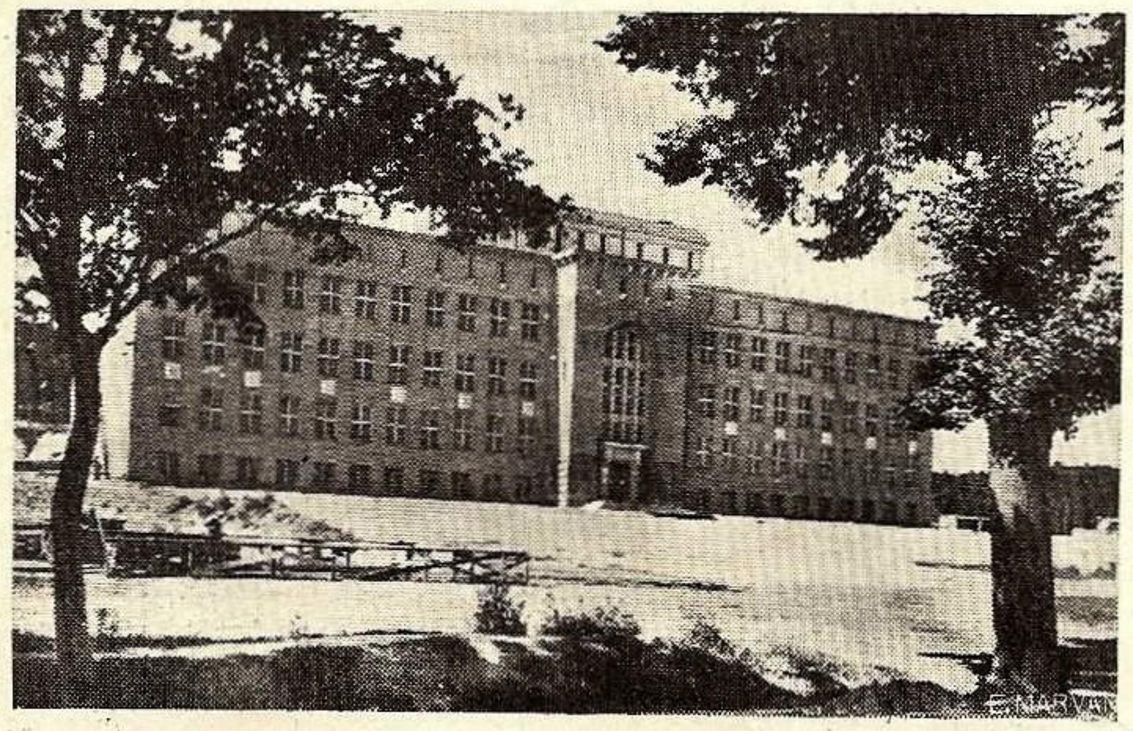
Durata studiilor este de 3 ani pentru ambele secţiuni. Candidatului i se cere să posede 6 clase secundare. Bacalaureaţii nu dau examen, ci sunt admişi din oficiu, dacă sunt găsiţi buni la vizita medicală. Examenul se resumă la: limba poloneză, aritmetica, algebră şi fizica.

Elevii secţiei de navigaţie sunt ambarcaţi pe vasul şcoală *Dar-Pomorza*, unde primesc instrucţia practică.

Inainte de 1930 şcoala poseda o singură corabie cu 3 catarge şi cu motoare auxiliare 4000 w. Acum, mai dispune şi de *Dar-Pomorza* (Darul Pomeraniei), o fregată cu 3 catarge şi 2 motoare auxiliare de câte 650 HP şi înzestrată cu instrumentele cele mai moderne.

Acest vas a făcut un voiaj în 1930, iar în iarna anului 1931 altul, în Canare, Pernambuco, Martinica şi Azore. Cu *Luwow* elevii au făcut un voiaj de un an în Suedia, Anglia, Franţa, Italia, Spania, Grecia, Africa şi Australia.

Elevii mecanici lucrează în atelierele şcolii, în docuri şi pe vasele de comerţ particulare.



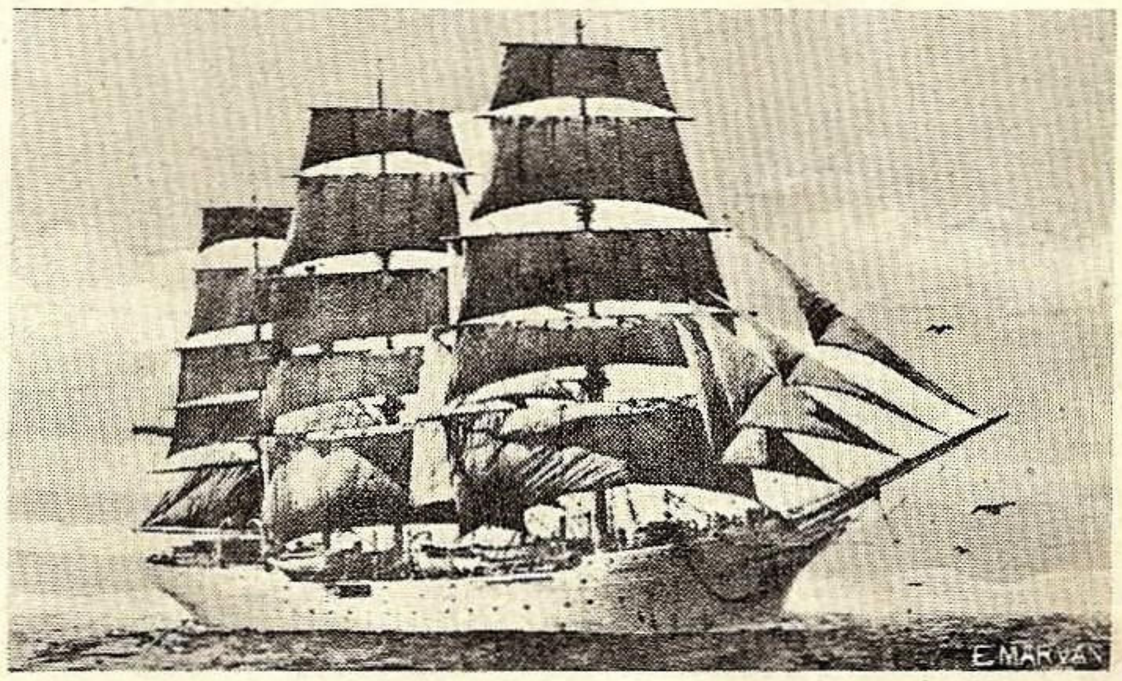
Şcoala marinei comerciale din Gdynia.

Se admite în general 30 candidaţi în fiecare secţie.

Elevii ce au terminat studiile în secţia de navigaţie şi pot justifica 24 luni de navigaţie activă au drept la brevetul de *locotenent* care este eliberat de ministerul de Comerţ şi Industrie. Celelalte grade până la căpitan se obţine fără examen dacă ofiţerul justifică numărul de luni de navigaţie impuse ca stagiu la fiecare grad.

Elevii mecanici când termină studiile în secţia lor şi pot justifica 30 luni de navigaţie practică sau activitate profesională, în şantierele maritime au dreptul de brevet de mec. clasa III-a Ministerul de comerţ şi industrie schimbă acest brevet fără examen până la gradul de of. mec. clasa I-a.

Consiliul profesoral al şcoalei se compune: din director, şeful secţiei, profesorii şi comandantul vasului *Dar-Pomorza* şi medicul şcoalei.



Vasul şcoală «Dar Pomorza».

Şcoala are la uscat un internat, săli mari de clase, laboratoare, o sală de serbări şi o capelă. Internatul posedă dormitoare moderne, sală de masă şi o infirmerie modern utilată. Atelierele mecanice ocupă o clădire specială.

Cunoaşterea timpului

— Despre atmosferă şi constituţie —

Câmpul întregei activităţi meteorologice fiind atmosfera, nu rămâne nici o discuţie, că ea trebue să constitue în primul rând obiectul preocupărilor celor ce se ocupă cu meteorologia.

Toată lumea cunoaşte că stratul gazos care învălue globul pământesc de jur împrejur se numeşte atmosferă.

Acest strat, deşi transparent, se prezintă de multe ori întunecat ori sub colorituri diferite; iar prin constituţia sa conţine toate elementele necesare vieţei umane şi vegetale, precum şi toate forţele necesare mecanismului care întreţine buna funcţionare a întregei activităţi de pe glob.

Complexul acesta fluid în care noi deci trăim scufundaţi şi căruia ne-am adaptat e cunoscut sub numele generic de aer atmosferic.

Mult timp s'a crezut că aerul atmosferic este o combinaţie chimică de gaze; astăzi însă se ştie precis că el este numai un simplu amestec, de gaze simple, emanaţiuni de alte diferite gaze şi o cantitate destul de apreciabilă de pulbere minerală, animală şi vegetală.

Astfel avem:

1. Gaze simple care se găsesc într'o proporţie aproape constantă: Azot 78,2; oxigen 20,8; argon 0,94; hidrogen 0,01; neon 0,001; helium 0,0001; kripton 0,0001; xenon 0,00005 şi urme de geocoronium.

2. Gaze cari se găsesc în mod permanent în atmosferă dar ale căror proporţii variază: vapori de apă, acid carbonic.

3. Gaze care nu se găsesc în mod permanent în atmosferă, existenţa lor depinzând de oarecari emanaţiuni de pe glob: ozonul, gazele sulfuroase, sulfhidrice, amoniacale şi hidrocarburile.

4. Diferite feluri de pulberi de natură minerală şi organică.

Amestecul arătat mai sus nu este la fel nici pentru toate straturile atmosferice şi nici pentru diferitele puncte de pe glob, pentru motivele următoare:

a) *Din cauza expansibilităţii gazelor ce constituesc atmosfera.* In o atmosferă în repaus, elementele constitutive se găsesc în o continuă mişcare, de-oarece moleculele gazoase sunt animate de o viteză a cărei medie variază în raport invers cu densitatea gazului. Astfel azotul care are o densitate de 0,972 are o viteză de 1850 m. pe sec.

Această agitaţie se face în scop ca moleculele să-şi ocupe locul ce li-se cuvine în spaţiu conform legei de amestec al gazelor.

Această lege a fost dovedită de Laplace şi rezultă că în straturile mai înalte gazele uşoare vor fi într'o proporţie mai mare şi viceversa.

b) *Din cauze de ordin mecanic, datorită puterei centrifuge provocată de rotaţia pământului.* Această forţă fiind în o continuă luptă cu gravitaţia, diferitele molecule se deplasează în limitele lor maxime.

c) *Din motive de ordin calorific,* diferitele puncte de pe glob având temperaturi deosebite, moleculele se găsesc în o continuă mişcare, conform cu coeficientul lor de încălzire şi situaţia acestor puncte.

d) *Din motive de ordin chimic şi anume :* Absorbirea oxigenului prin combustie, respiraţie şi oxidaţie ; degajarea oxigenului de vegetale ; absorbirea gazului carbonic de vegetale ; absorbirea acidului carbonic prin disoluţia apelor mărilor şi prin carbonizarea diferitelor roce.

De asemenea degajarea acidului carbonic prin respiraţia animală, prin fermentaţiuni, combustiuni şi acţiuni vulcanice.

e))*Din motive de ordin electric.* Gazele din diferite motive ce se vor vedea mai târziu se „ionizează" adică moleculele constitutive se împart în două tabere atomice numite — Ioni — un grup fiind încărcat pozitiv, iar altul negativ.

Sub influenţa razelor ultra-violete s'a constatat că ionii negativi sunt atraşi spre câmpul magnetic al soarelui, pe când cei pozitivi nu sunt influenţaţi. Din această cauză aceşti atomi se găsesc într'o continuă mişcare.

G. M.

Tragedii maritime

Scufundarea vasului şcoală german „Niobe"

In ziua de 26 Iulie a. c. vasul şcoală german *„Niobe"* s'a răsturnat şi scufundat în câteva secunde. Nu s'au putut salva decât cei ce se găseau pe punte ; cei 69 din interior, s'au înecat. După o muncă de 22 zile vasul a putut fi scos la suprafaţă şi adus în doc, victimele au fost înmormântate cu mare pompă, iar o subscripţie publică va da marinei germane un nou vas şcoală.

Niobe fusese construit în 1899 la Bremen şi transformat în 1923 în vas şcoală. Cu un tonaj de 650 tx., avea 46 m. lungime, 9.20 m. lărgime şi un pescaj de 4.80 m., pe lângă pânze, mai avea şi un motor *Diesel* de 260 ca..

Velatura era foarte impunătoare : trei *floeuri* (pânze triunghiulare) la prova, la arborele mic patru *pânze latine* (pătrate), la cel mare trei, la cel *artimon* una şi două *velastraiuri* (triunghiulare) între catarge.

Vântul începuse să se întărească şi bordul de serviciu fusese trimis să ia terţarolele, adică să micşoreze suprafaţa, să gâtue velele, celălalt bord făcea teorie în cazarmă. La un moment dat o *rafală* de vânt foarte puternică a culcat vasul pe o coastă, velatura a intrat în apă, corabia s'a dat peste cap. După trei zeci secunde de plutire cu fundul în sus, a dispărut înghiţit de valuri.

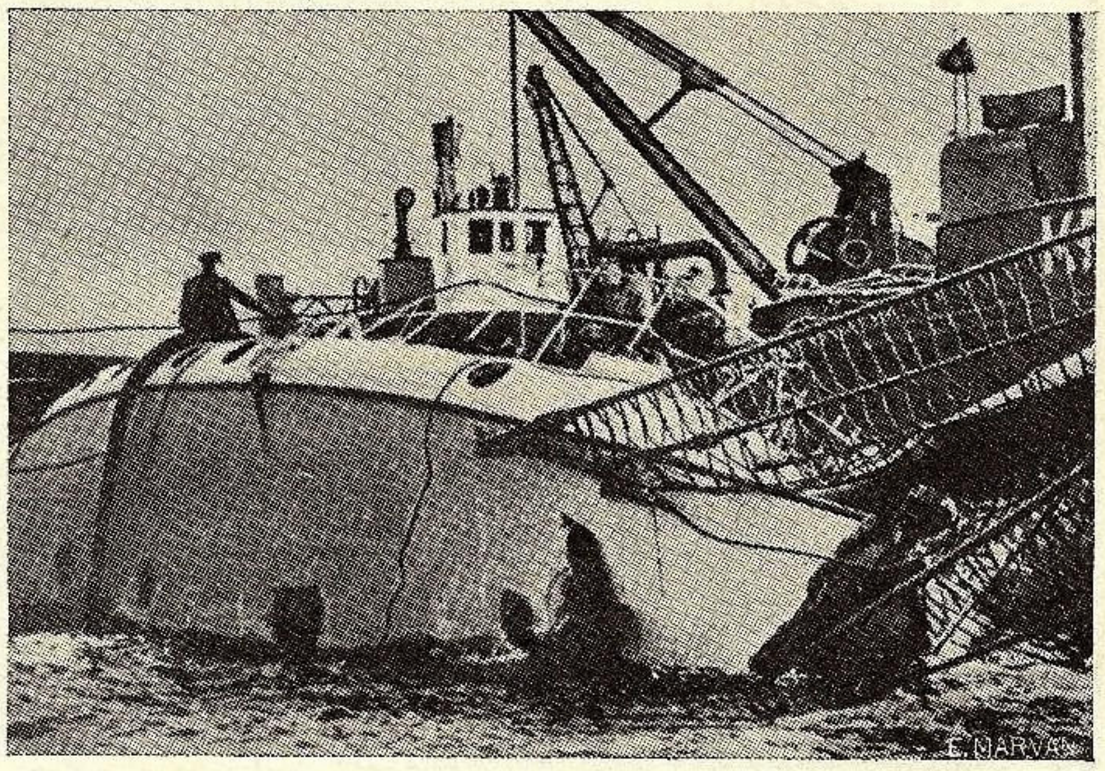
Cei de pe punte au fost salvaţi de vasul *Thèrèse-Russ,* martor al dramei. Scufundarea atât de precipitată se datoreşte faptului că toate ferestrele şi uşile erau deschise, aşa că apa a putut pătrunde în vas, distrugând *echilibrul de plutire.*

Câteva cuvinte asupra acestui echilibru, care dă ceeace se zice *stabilitatea,* — cuvânt cu înţeles deosebit de cei dela uscat. Un exemplu : pentru marinari, vasele de pescari, de pilotaj, de salvare, *„Principesa Maria"* care joacă pe valuri întocmai ca un dop *au stabilitate,* pe când pentru pasageri ele sunt *lipsite* de stabilitate.

De unde această nepotrivire ? Pentru că la uscat stabilitate însemnează *fixitate,* — pe când în limbaj marinăresc însemnează *tendinţă constantă a vasului de a redeveni în poziţie normală, de a nu se da peste cap.* Când un val îl culcă pe o coastă, vasul stabil cată să se îndrepteze şi fatal se înclină puţin când pe o parte când pe alta, până ce revine orizontal, dacă alt val nu-i turbură tendinţa. Un vas stabil, — marinăreşte vorbind, — joacă, dar nu se răstoarnă, şi stabilitate e egal cu joc, e egal cu *siguranţă.*

Cel mai frumos exemplu îl dau *bărcile de salvare,* care chiar dacă se dau peste cap, nu pot sta cu chila în sus, ci se întorc automat. In Italia şi în Olanda s'au răsturnat voluntar asemenea bărci cu echipajul în ele, şi au revenit la poziţia normală, cu motorul în funcţiune tot timpul.

Ori *Niobe* deşi avea o suprafaţă mare de valatură, nu fusese



Scoaterea epavei «Niobe».

înzestrat cu un lest care să-i asigure stabilitatea. O rafală, o aplecare bruscă, ferestre deschise, stabilitate slabă, răsturnare sigură.

Deplângem din toată inima victimile, fiindcă alt *„Niobe"* va reapare, graţie patriotismului şi dragostei pentru marină.

AVENTURA UNUI SUBMARIN

Cam în aceleaşi clipe când Niobe se scufunda, crucişetorul suedez *„Fulgia"* a ciocnit submarinul tot suedez *„Bavern".* Găurit, sub greutatea apei ce-l năpădea, submarinul s'a dus la fund ca o piatră, cu toate că s'a dat afară cu aer comprimat apa din balasturi şi s'a pus la *banda sus* cârmele orizontale ,maşina toată viteza înainte. La 80 m. adâncime *Bavern* s'a aşezat pe fund, dar nu pentru mult timp, căci comandantul a dat drumul la *chila de plumb* astfel că uşurat submarinul a reapărut la suprafaţă.

Norocul a fost micul tonaj : 500 tx. la suprafaţă şi 650 afundat, o diferenţă deci numai de 150 tone. Chila de plumb, aşezată în afară şi la fundul ori cărui submarin, cântarea 15 tone. Apa din balasturile laterale fiind dată afară — manevra a putut reuşi. La un submarin de 1400 tone cu 600 tone balast, nu credem că această lepădare a chilei ar fi avut vreun efect.

M. D.

Activitatea Clubului Nautic „Marina"

Clubul nautic „Marina" în urma subvenţiei acordate de Liga Navală, secţia Constanţa, prin d-l Amiral Bălănescu, a putut activa în domeniul acestui sport de apă.

Intr'adevăr echipa noastră ia parte în ziua de 7 August a. c. la marele Maraton Naţional Brăila-Reni (42 km.) unde cucereşte definitiv cupa Amiral Gavrilescu. De asemenea la acest concurs s'a luptat şi pentru cupa ziarului „Dimineaţa" Brăila-Galaţi 21 km. Această cupă revine clubului nostru — deşi ni s'a contestat acest lucru. După regulamentul cupei — concursul trebue să aibe loc pe cluburi individuale, iar nu cum a fost cazul, toate cluburile Bucureştene unite, contra unui singur club „Marina" şi revine şi pentru al 2-lea motiv, acel de a fi avut cele mai bune puncte.

In ziua de 15 August clubul nostru cucereşte premiul femenin de 1000 m. prin d-ra Ida Sober, iar cupa „Vlasopol" de fond 3.000 metri este câştigată tot de echiap noastră.

Acum cu prilejul concursurilor dela Silistra-Călăraşi clubul „Marina" bate pe toată linia, la viteză 1000 metri prin Mârşu, iar la fond 14 km. prin Spânu Teodor, care reuşeşte să stabilească un timp mai mic cu 25 minute ca rivalul său Florescu.

La aceste concursuri s'au câştigat cupele ziarelor „Universul" şi „Dimineaţa".

Se remarcă printre cei mai buni înotători, în afară de Spânu Teodor, Mârşu şi Vasilov, Ilie Damian, Ghigenescu, Tănase Ciubuc şi Marinescu.

Activitatea intensă a acestui club se datoreşte, afilierei sale sub protecţia şi ajutorul Ligei Navale, secţia Constanţa care prin d-l Amiral Bălănescu nu a ezitat nici un sacrificiu de orice gen.

Preşedintele clubului nautic „Marina"
LOCOT. GHEZZO

Cercetaşii marinari la Jamboreea dela Sibiu

Lângă Sibiu, la un sfert de oră cu tramvaiul şi o jumătate pe jos, se întinde o pădure de brazi botezată „Dumbrava". Aci se fac *„maialele"*, adică petrecerile duminicale pe iarbă verde, cu pui şi miel fript. In mijlocul pădurei, într'o vale lungă de câţiva kilometri, se întinde un lac plin cu peşti şi o mică dar bogată grădină zoologică, unica în ţară.

In această regiune şi-au înstărit cercetaşii corturile în luna Iulie, amestecând chiotele lor cu cântecul pasărilor uimite de hărnicia şi veselia tovarăşilor lor fără pene. Printre cei două mii de cercetaşi veniţi din toate colţurile ţării, au fost şi cinci echipaje marinăreşti.

Echipajul *„Cetatea Albă"* din Cetatea Albă, sub comanda d-lui Lt. Comandor în rezervă Balâşi. Acest echipaj a venit din Cetatea Albă cu barca proprie *„Crinul"* pe mare şi pe Dunăre până la Corabia, iar la întors au vizitat şi porturile bulgăreşti.

Echipajul *„Lt. Comandor Georgescu Vladimir"* din cohorta „Ovidiu" din Constanţa, sub comanda d-lui Lt. Ghezzo Eduard. Tabăra acestui echipaj se ilustra prin înfăţişarea ei marinărească: catarg-semafor, pajura cercetăşească în scoici de mare la picioarele unei comenzi la vapor, miniatura (3 metri) a farului Constanţa şi un muzeu marinăresc.

Echipajul *„Contra amiral Murgescu"* din Galaţi, cu un muzeu maritim şi pescăresc.

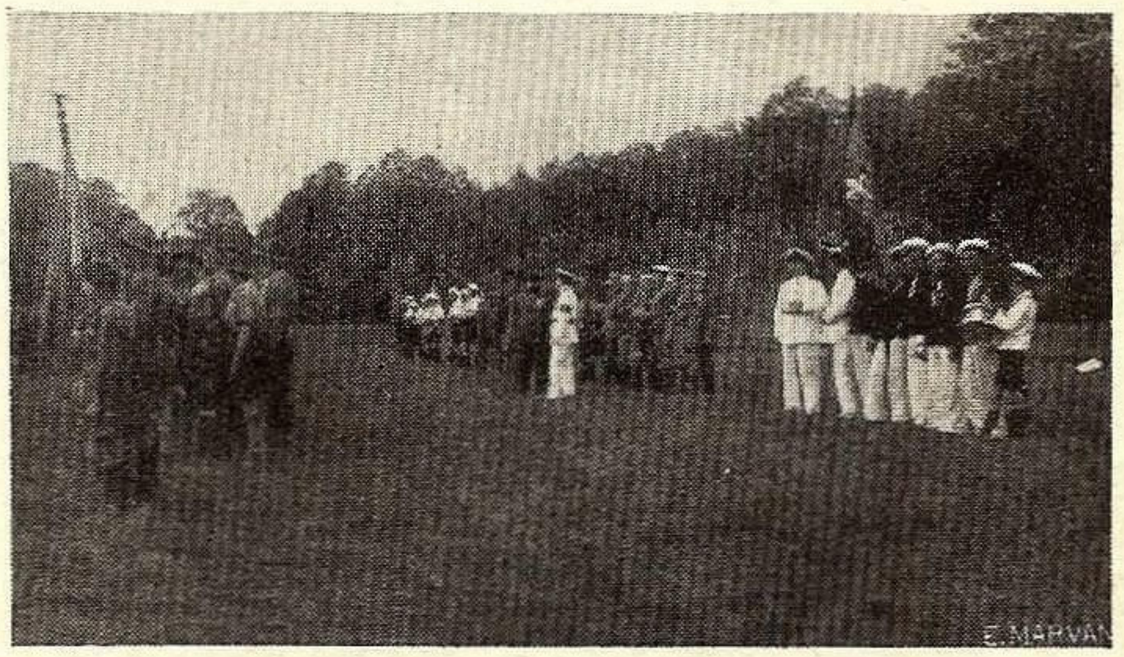
Echipajul *„Principele Nicolae"* din cohorta „Mircea cel Bătrân" din Silistra sub comanda d-lui Dr. Mirahorian.

Echipajul *„Bega"* din cohorta „Principele Glad" din Temişoara, sub comanda d-lui Ing. Isaicu, care a adus zece *sandoline* (bărcuţe uşoare de o singură persoană) şi o şalupă cu motor.

Echipajele din Silistra şi Temişoara aveau o singură tabără artistic aranjată cu emblemele cercetăşiei şi L. N. R., cu un portal marinăresc şi un rastel pentru bărci.

Criza generală a împiedicat celelalte echipaje de a lua parte la jamboree, totuşi prestanţa degajată a cercetaşilor marinari, uniformele lor albe sau albastre, disciplina plină de voioşie a impresionat atât de mult, încât multe unităţi cu apa în vecinătate, s'au hotărât a-şi face echipaje.

„Focul", — şezătoarea — din seara destinată marinei a eşit de



Cercetaşii marinari la Sibiu.

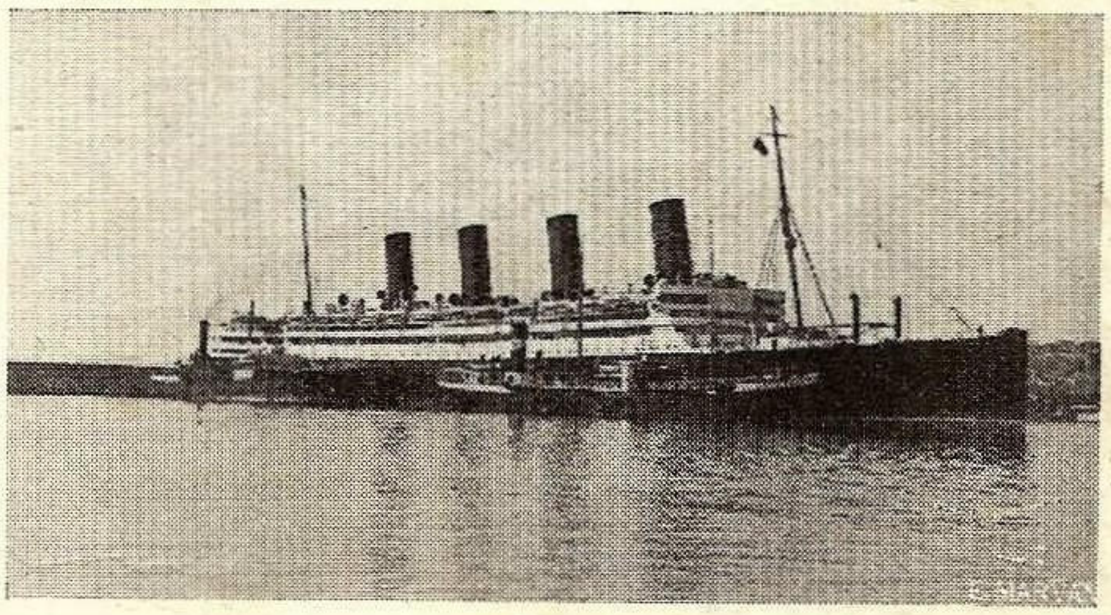
asemenea din comun. Miile de spectatori din Sibiu şi împrejurimi au admirat un vapor ca toate vapoarele, — coş, cârmă, busolă, cabestan şi au luat parte la viaţa pe bord: plecarea din port, vreme rea, vreme bună, om la apă, ceaţă, până la sosirea în portul... Dumbrava Sibiului. Au urmat apoi cântece, jocuri, pantomine marinăreşte etc.

N'au lipsit nici concursurile: de înnot la bazinul din oraş, regate şi jocuri pe apă „ca la Constanţa", — pe lăcuşorul din mijlocul Dumbravei.

MOŞUL

David şi Goliath

Vaporul petrolifer „Principele Barbu Ştirbey" şi vaporul italian „Clelia Campanella" alături de transatlanticul „Aquitania" al Soc. Cunard, de 45.647 tone, lung de 869 picioare şi lat de 97 picioare, dând bunker transatlanticului.



Capacitatea ambelor vapoare este suficientă cu aproximaţie transatlanticului pentru un voiaj Napoli—New-York şi retour.

Coşul vaporului românesc de abia ajunge la puntea transatlanticului, iar catargele care sunt cele mai înalte ale vapoarelor româneşti de abia ajung la partea de sus a bărcilor de salvare.

Activitatea L. N. R. pe Bega

Mulţumită activităţii secţiuni Temişorene L. N. R., o nouă secţiune a luat fiinţă în localitatea Otelec-Pustiniş pe canalul Bega.

Premianţi la curse de înot.

Această secţiune constituită din un mănuchiu de oameni inimoşi, a şi început să-şi arate roadele în acea localitate.

Astfel au organizat un strand cu nişte cabine originale din stuf, curse de înot cu premii ; o barcă de salvare ; escursiuni pe Bega şi toate acestea cu mijloace proprii şi puţin costisitoare.

Comitetul de la «Otelec».

Liga Navală Română transmite călduroase mulţumiri inimoşilor misionari navali cari constituesc comitetul, dorind ca exemplu dat să constitue un inbold pentru toată populaţia noastră de pe regiunea fluvială şi maritimă. Dăm fotografiile comitetului şi premianţilor la cursele de înot.

Ruperea unor vase — ca să nu se rupă altele

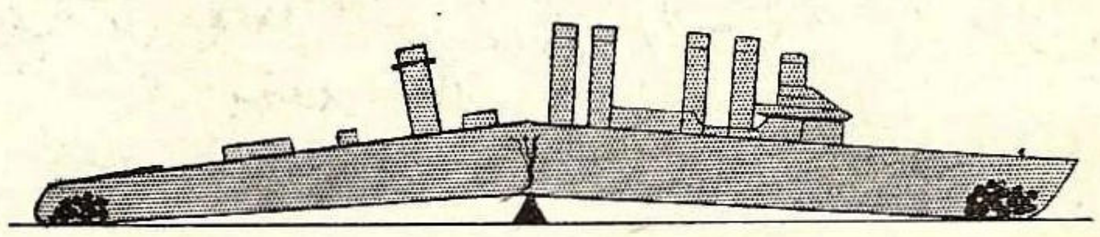
Construcţia unui vas, mai ales dacă e vorba de un tip nou, trece de obicei prin următoarele faze :

PLANURILE PRINCIPIALE : O comisiune studiază ce anume condiţii trebue să îndeplinească vasul. *Naţionalismul* fiecăruia din membrii cere ca vasul să fie cât mai mare, cât mai puternic, să le bată pe toate înaintaşele. *Marinarul* cere să calce, să intre cât mai puţin la apă, ca să poată intra ori unde ; să fie cât mai manevrabil, mai ascultător : să ţie cât mai bine marea. *Artileristul* cere cât mai multe tunuri, de calibru cât mai mare, cu un stoc de muniţii cât mai bogat. *Torpilorul* cere cât mai multe tuburi de lansat şi cât mai multe torpile. *Mecanicul* cere maşini cât mai robuste, cu cât mai multe rotaţii, cazane cât mai mari, apă de rezervă cât mai multă. *Popotarul* bucătărie grandioasă, o bucătărie, frigorifer. *Inamicul,* — deşi nu e în comisie, — impune o chiurasă cât mai groasă. Iar *financiarul* cere să coste cât mai puţin.

Cu cât cererile sporesc, — cu atât se măresc dimensiunile, lungimea, lăţimea şi adâncimea. Ori a fi satisfăcute toate cererile e o imposibilitate. Vasul ar avea nişte dimensiuni ca ale aceluia dintr'o poveste marsilieză : când prova acosta la Marsilia, pupa nu era încă deslegată dela Port Said ; sau ca a acelui faimos cuirasat grecesc care era atât de mare că nu încăpea prin Dardanele.

PLANURILE REALIZABILE ale inginerilor navali. Aceştia ţin seama de cererile tuturor şi retuşând dela artilerie, maşini, torpile, etc. schiţează un compromis, împăcându-i pe toţi.

PLANURILE REALE. Odată stabilit în principiu cam cum are să fie vasul, se trece la realizare, *calculându-se* datele, aşa ca repartiţia uneltelor de navigat şi armament să fie astfel făcută în cât



să nu compromită trăinicia vasului şi să corespundă menirei. In ultimul timp sudura autogenă şi electrică a plăcilor a eliminat *nisturile,* a căror greutate de sute de tone a fost folosită la cuirasă, artilerie ori maşini ; tunurile s'au pus în turele duble, triple şi chiar cuadruple ; turbinele au uşurat enorm greutatea maşinelor, — şi câte altele.

MINIATURA. După facerea tuturor calculelor, se trece la o realizare în miniatură şi încercarea acesteia în bazinul cu valuri, spre a se vedea cum se va comporta noua unitate pe mare rea.

REALIZAREA. După ultimele retuşeri, începe construcţia corpului, lansarea, instalarea maşinelor, căldărilor, turelelor, etc., încercarea de viteză, apoi a armamentului, botezul. De acum o nouă unitate brăzdează mările, ameninţând pe ale altelor naţiuni cu concurenţa comercială sau militară. Acestea caută să răspundă la fel şi astfel o întrecere de construcţii, cu toate congresele de limitare.

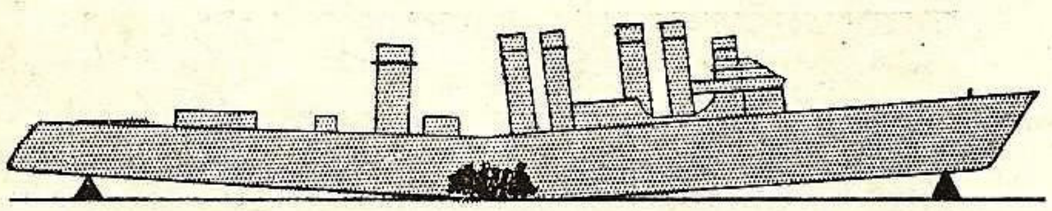
Dar aceasta e altă poveste, — vorba lui Kipling.

Acum vrem să arătăm numai un ce petrecut în America, un ce atât de american în cât nici englezii nu şi-au permis până acum să facă asemenea costisitoare experienţe.

Arătam mai sus că realizarea se face după *calculele* de birou ale inginerilor navali. In ele ei ţin seama şi de sforţările la care sunt supuse vasele, — mii, zeci de mii de tone susţinute de apă, — pe vreme rea. Apa susţine namila de oţel, dar tot ea, când se înfurie, când din oglindă se supără se burzuleşte şi se preface în şarpe, apoi chinueşte rău, până la destrămare, îmbinarea solidă, rigidă. nemlădioasă eşită din *calculele inginereşti.*

Din această cauză constructorii sunt nevoiţi a introduce în cal-

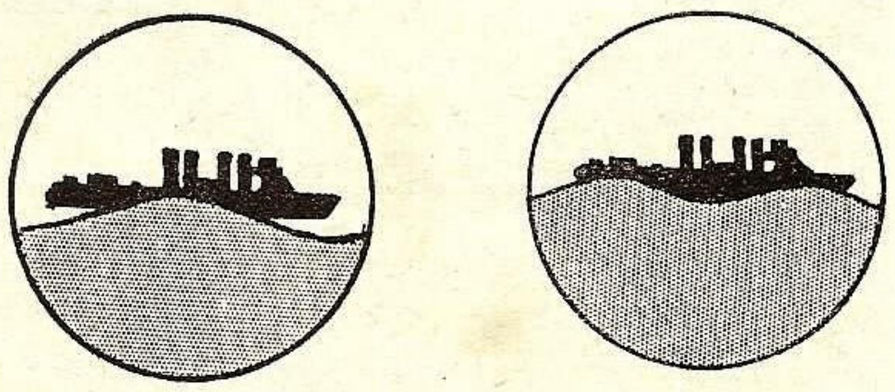
culele lor coeficenţi, ca opera lor să învingă elementul căruia ai încredinţat-o. Se pune întrebarea însă: acei coeficenţi nu-s prea mari ? Nu se face risipă de întărire, deci de material şi de bani, în dauna armamentului şi propulsiunei.



Pentru aceasta marina Statelor-Unite a hotărât *ruperea* a două distrugătoare *„Prestou"* şi *„Bruce"*, supunându-le la aceleaşi casne ca şi cele la care ar fi fost puse de chinuitoarea mare, — când o stârneşte vânturile turbate.

Pe mare două poziţii pot provoca ruperea sau începutul ruperii unui vas: când creasta valului e la mijlocul acestuia, prova şi pupa rămânând în aer, — şi când vasul e cu extremităţile pe câte o muche de val şi centrul rămâne în aer, în gol.

Pentru aceasta ambele vase au fost scoase pe doc. S'au îndepărtat toate suporturile care susţinea fundul lui *„Prestou"*, — afară de cele dela prova şi la pupa, astfel ca mijlocul să stea în aer, exact ca pe mare. S'au pus în interiorul vasului, la mijloc, greutăţi din ce în ce mai mari; distrugătorul a început să se îndoae până ce s'a rupt.



Cu *„Bruce"* s'a procedat invers: au fost scoase suporturile, afară de cel de la mijloc, — iar greutăţile s'au pus la prova şi la pupa, până la rupere.

Operaţiile s'au făcut noaptea, ca influenţa razelor solare să nu joace nici un rol.

Toate deformaţiile până la rupere s'au măsurat şi notat, urmând ca să fie apoi tabulate şi să servească pe viitor nouilor construcţii.

MOŞ DELAMARE

†Morţii noştri

In cursul acestei veri am pierdut doi marinari de seamă, cari făceau cinste marinei româneşti: C. Amiral *Nicolai Barbieri* şi Căp. Comandor *Nicolai Gonta*.

Unul veteran din războiul de independenţă, celălalt, tânăr, luptător în războiul de întregirea neamului.

Numele de *Barbieri* îl găsim în istoricul Marinei noastre încă din epoca renaşterei ei.

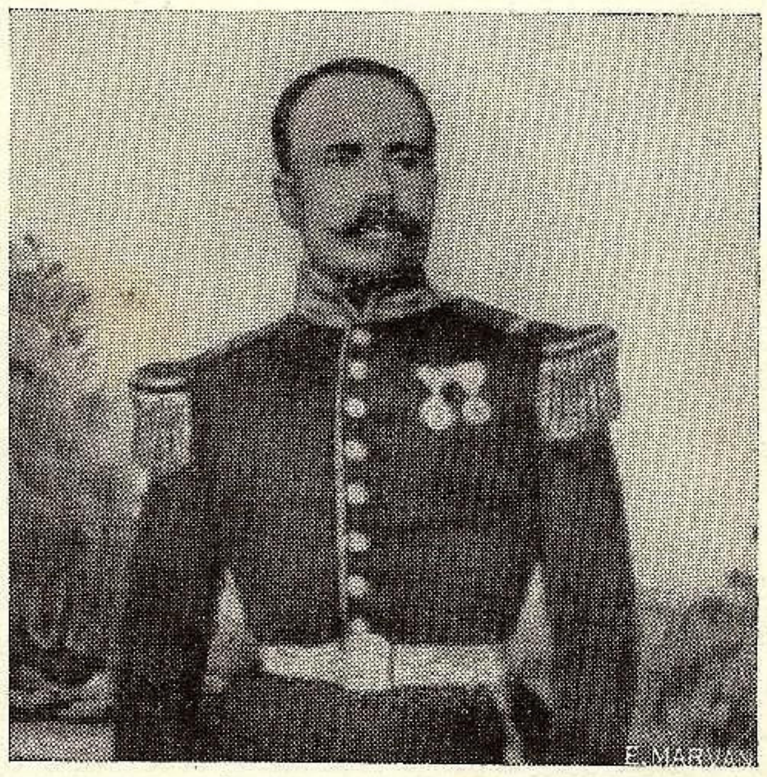
Anton Barbieri, marinar din moşi strămoşi, venind din Arhipelag în Marea Neagră, după ce corabia lui naufragiază pe la gurile Dunării, el rămâne în portul Galaţi. Cam pe la 1851 este angajat ca instructor la *Corpul Şaluparilor* înfiinţat în Moldova sub Caimacanul Vogoride.

La izbucnirea războiului de Crimeia se înrolează cu gradul de locotenent în Marina Rusă. Sub comanda Amiralului Achimof ia parte la lupta navală dela Sinope, unde flota otomană a fost distrusă. După încheerea păcei dela Paris, Anton Barbieri se întoarce la Galaţi. Din ordinul Domnitorului Alex. Ioan Cuza este primit în cadrele Flotilei Române cu gradul de căpitan. Serveşte sub ordinele Colonelului Steriade până la 1870, când este numit ca maior Comandant al Flotilei Române. La 1873 se retrage stimat şi iubit de toţi ofiţerii, lăsând comanda Maiorului Neculai Maican. Anton Barbieri rămâne în Galaţi, colonel comandant al *gărzei civile*.

La 1900 a încetat din viaţă... „şi aci se sfârşeşte suferinţele unui „biet marinar aruncat de valuri pe coastele Mării Negre a ţăr-„mului românesc" — zice într'o scrisoare fiul care face biografia părintelui său.

Neculai, fiul Maiorului Anton Barbieri, a fost înrolat în Marină foarte de tânăr. La începutul războiului de independenţă (1877) îl găsim ca sub-ofiţer la bateriile de coastă instalate de marinarii români la Calafat.

Pentru întinderea podului românesc pe vase de la Corabia era nevoe de şalupe cu vapori: *Rândunica* şi *Bucur,* trase cu câte zece perechi de bivoli, fusese aduse pe uscat până la Corabie.



Maiorul Anton Barbieri.

Tânărului marinar sub-ofiţer *Nicolai Barbieri,* i se dă comanda şalupei *Rândunica* — cea care servise la torpilarea monitorului turcesc de pe braţul Măcinului.

Pentru purtarea sa la trecerea avangardei române peste Dunăre, tânărul sub-ofiţer este înaintat sub-locotenent şi numit comandant pe vaporul *Jiul,* care sprijinea şi aproviziona coloana ce opera în jurul Vidinului.

După războiu sublocotenentul N. Barbieri este trimis la Triest ca să aducă în ţară canoniera *Griviţa,* cu echipaj românesc. Conduce cu acest vas pe Primul Ministru *I. C. Brătianu,* care făcea prima călătorie pe Marea Neagră pentru cunoaşterea Deltei şi Insulei Şerpilor. Ca locotenent face parte din primul Stat-Major al Brikului-şcoală *Mircea,* adus din Anglia.

In mai toată cariera sa îl găsim îmbarcat când pe brikul *Mircea* când pe crucişetorul *Elisabeta.* După ce comandă pe rând Divizia de Dunăre şi de Mare, trece ca Inspector General al Navigaţiei şi Porturilor la 1906, unde rămâne până la 1919, când se retrage pentru limită de vârstă, cu gradul de C. Amiral în rezervă.

A fost un marinar înăscut. Avea ochiul ager şi sigur de corăbier. Om cu minte clară. Nu făcuse prea multe şcoli. Arta nautică o moştenise din străbuni, ştiinţa o prinsese pe cât putuse singur. Dar ce bun simţ.. ce vedere justă... ce talent în cunoaşterea oamenilor şi a faptelor. Inteligenţa naturală, înţelepciunea cu care era înzestrat valora mai mult decât tot bagajul ştiinţific şi toate brevetele şi diplomele pe cari le-ar fi adus dela şcoalele technice din străinătate.

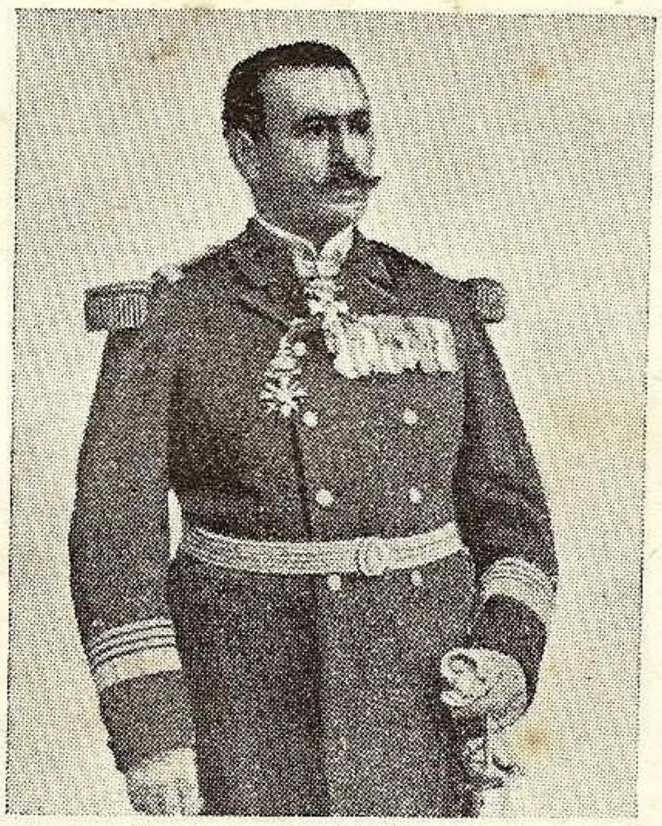
Simţul său de dreptate, logica şi supleţa sa de spirit contribuie să rezolve cele mai dificile probleme, cari i se puneau în situaţia sa de Inspector al Navigaţiei şi Porturile. Chiar după ce se retrăsese din slujba statului era consultat şi luat ca arbitru pentru

cunoştinţele şi experienţa sa în toate chestiunile de navigaţie şi comerţ maritim.

Şi-a iubit cu patimă meseria pentrucă avea în sânge cultul mărei. Om de caracter. Şef iubit de subalterni pentrucă avea inimă bună şi lăsa iniţiativă tinerimei ştiind pe fiecare să-l aprecieze la justa valoare.

A murit sărac dar respectat şi iubit.

La locaşul de veci camarazii şi elevii săi: C. Amiral Gratzoski, C. Amiral Buholtzer şi C-dor Mihuţu, au arătat calităţile sufleteşti ale celui care a intrat în lumea dreptilor.



C. Amiralul N. Barbieri

Aducând familiei îndurerate expresia condoleanţelor noastre, cu pioase omagii ne rugăm „să-i fie ţărâna uşoară"...

Căpitan Comandor *Nicolae Gonta* s'a stins în floarea vârstei — se zice — de o boală de cord. Un copil, licean din Turnul Severin, atras de mirajul apei, vrea cu încăpăţinare să se facă marinar. In loc să fugă dela şcoală, cum făcuse mulţi alţii ,el s'a pus pe carte urmăindu-şi idealul: să ajungă în Academia Navală dela Livorno. Şi-a atins ţinta reuşind după mari sforţări la examenul de admitere.

Toată viaţa a avut o înfăţişare şi un suflet de copil visător, înamorat de mare. In timpul vacanţelor mari dela şcoala din Italia, el în loc să vie acasă, în ţară, se îmbarca pe corăbii de pescari şi sta săptămâni întregi în largul Mediteranei.

Ca mus, copil marinar, desculţ pe puntea de lemn, urca scările de frânghie în catarge la manevra velelor, şi printre ceilalţi marinari flămânzi se înghesuia şi el în jurul unui lighean plin cu macaroane.

Vine în ţară ofiţer cu mutră de copil, dar excelent marinar format. Toţi, şefii şi camarazii, îl simpatizează pentru calităţile lui sufleteşti. Mulţi făceau haz de originalităţile şi maniele lui. Iubea cu patimă marea, pescuitul şi vânatul. Fugea de saloanele mondene şi se refugia prin bălţile Dunării ,în sânul naturei.

Inventează şi încearcă nişte unelte de pescuit.

Insoţit de-un câine favorit intră după vânat, îmbrăcat, în nămolul ghiolurilor din Deltă. La începutul războiului (1916) era comandant pe torpilorul *Zmeul* la Sulina. Patrulând între Insula Şerpilor şi gurile Dunării întâlneşte un submarin german care dispare la fund în vederea torpilorului.

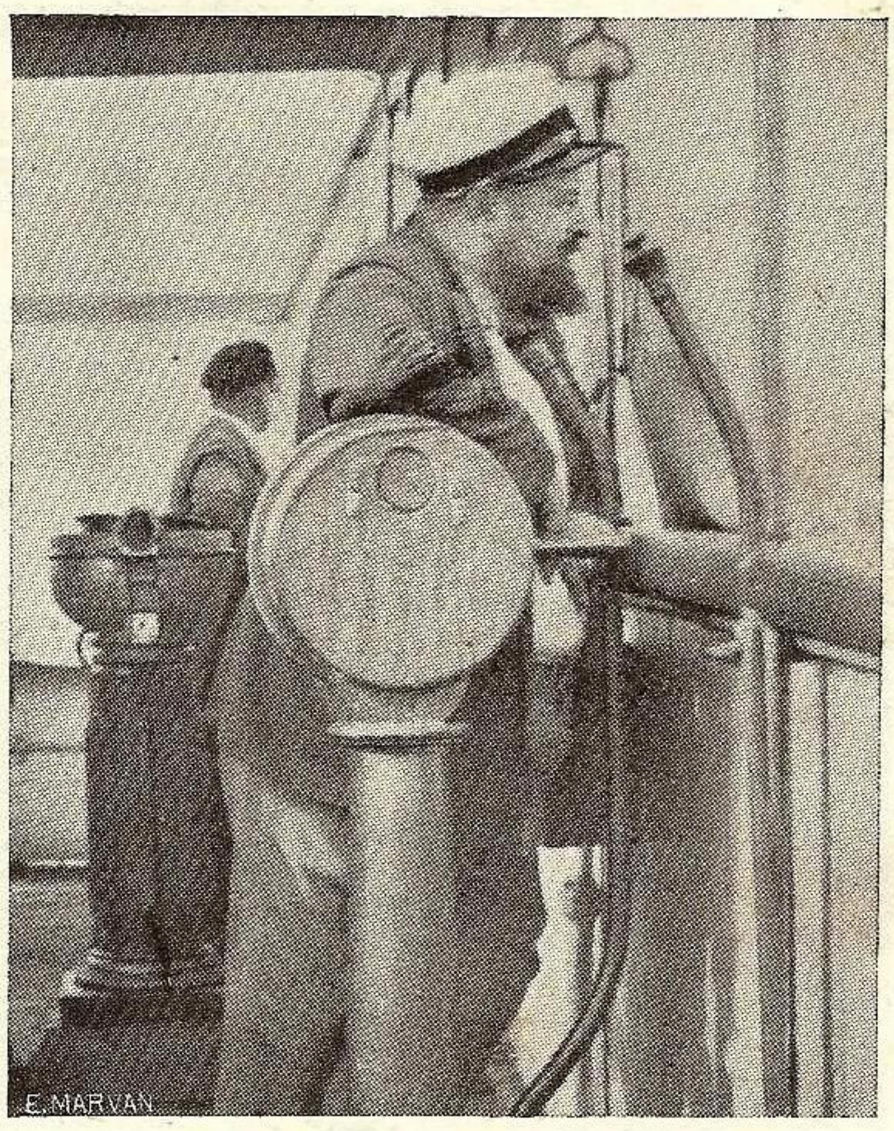
In ziua când inamicul înaintând prin Dobrogea ajunge la Tulcea, Căp. Gonta, cu torpilorul „Zmeul", urcă până la ceatalul Sulinei şi trage cu tunul revolver asupra primelor trupe de cavalerie şi infanterie care ocupau portul Tulcea, produce dezordine în rândurile trupelor de invazie până la sosirea artileriei cu automobilele blindate.

In ziua de Paşti (2 Aprilie 1917) pleacă din Sulina cu torpilorul „Zmeul" la Kilia pe o mare demontată, în dreptul canalului Stari Stambul, prins de valuri de fund, micul torpilor, cu prea multă încărcătură pe punte, se răstoarnă. („Zmeul" era un vechiu tip de torpilor francez numit *chavirabil;* în Franţa erau scoase din serviciu şi serveau ca ţinte mobile pentru tirul în larg).

In această stupidă catastrofă maritimă, care nici măcar nu se datoreşte inamicului, au dispărut în valuri vre-o douăzeci de marinari; fochiştii au murit închişi în fundul vasului la căldări, trei distinşi ofiţeri din Marina Franceză s'au înecat. Pe simpaticul tânăr Florian, administratorul pescăriilor din Deltă şi pe Gonta i-au pescuit un remorchier grecesc plecat din Sulina. Ambii îşi pierduseră cunoştinţa. Gonta fu adus la viaţă, Florian muri pe drum spre Kilia.

Ajuns comandant pe canoniera *Griviţa,* Căp. *Gonta,* este surprins de tulburările bolşevice în portul Odesa, unde canoniera era secfestrată de sovietul marinarilor ruşi.

Deşi păzit cu străşnicie, Gonta pândeşte, le înşeală atenţia şi într'un revărsat de zori, cu'n curaj nebun pleacă din port şi ese la larg, strecurându-se pe sub tunurile de coastă ruseşti. Intâmplător nici un vas rusesc nu se găsea cu presiune la ora aceea în port ca să urmărească pe „Griviţa" la larg. Gonta ajunge la gura Dunării navigând cu toată viteza, şi intră pe gura Oceacov. Dar o fatalitate pare că-l urmărea. Scăpată de tun şi torpilă, *Griviţa* este lovită în coastă de un remorchier, şi se duce la fund, fără victime omeneşti. După câteva zile este scoasă la suprafaţă şi pusă în reparaţie la arsenalul flotant din Kilia.



C. Comandor N. Gonta

Marinar de rasă, Gonta nu putea fi mulţumit în Marina Militară unde se navigă aşa de puţin. Trece la Marina Comercială comandant pe vaporul *Oltul* a societăţii maritime *România.*

Era în elementul lui; face mai multe călătorii cu vapoarele *Oltul* şi *Milcovul* în America de Nord şi de Sud.

A stat puţin timp la Inspectoratul Porturilor, de unde s'a retras la Căpitănia Portului Cernavodă. Acum în urmă stăruia să se îmbarce din nou că pe uscat — zicea el — nu-i priieşte.

In viaţa solitară de marinar pe pustiul oceanelor, în afară de

ştiinţa lui profesională, Gonta, mare iubitor al cărţei, citea mult, era atras de ştiinţele oculte, cunoştea teosofia şi cabala.

Blond, cu figura lui senină, cu obrajii rumeni, cu'n colier de barbă roşie, erau tip original de marinar, simpatic dela prima vedere.

Nimeni n'ar fi bănuit că o boală ascunsă îl roade, ca viermele încuibat într'un măr domnesc.

Acum doi ani se debarcă să-şi caute sănătatea. Prietenii nu-l credeau bolnav şi făceau haz de *ipohondria* lui.

Dorul de ducă l-a chinuit până în ultimile zile, când a închis ochii *ducându-se* pe ceea lume...

A fost un suflet de elită. Om de caracter, fire blajină. Marinar îndrăzneţ. Işi iubea cu patimă meseria. Era un idealist care îşi făcea planuri pentru viitorul nostru naval. Visa să organizeze şi să conducă o şcoală de pescărie în Deltă... n'a avut parte să-şi vadă visul realizat.

Duşmani n'a avut... prieteni cari l-au iubit ca pe-un copil bun şi minunat, aducându-i un pios omagiu, se roagă pentru el...

„Să-i fie ţărâna uşoară". J. B.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

F R A N Ţ A

Vase noui

La 5 Iunie au început la Saint Nazaire încercările de viteză, consumaţie şi manevrabilitate a trasatlanticului *Champlain* al Companiei Generale Transatlantice.

Lansat la 15 August 1931, la sfârşitul lui Iunie va face prima călătorie Havre—New-York. Dimensiunile acestei unităţi sunt: 195 m. lungime, 26 lărgime, deplasament 28.617 tone. Are două elici mişcate de două grupe de turbine cu o putere totală de 24.000 cai. Echipajul e alcătuit de 575 oameni şi poate lua la bord 1053 pasageri.

Măsuri speciale au fost luate pentru prevenirea şi combaterea incendiilor: semnale de alarmă manuale, echipe de pompieri, etc. Lipsesc avertizoarele automate electrice sau cu fum (smoke detacting system), — dar se vor monta mai târziu.

— La 22 Mai s'a lansat crucişetorul *Algeria* al şaptelea din seria crucişetoarelor de 10.000 de tone. Lung de 185 m., larg de 19,25 m., călcând la apă 5,38 m., viteza 32 noduri (59 km. pe oră), obţinută de patru elici învârtite de o putere de 84.000 cai. E armat cu 8 tunuri de 203 mm. aşezate perechi în două turele o prova şi două la pupa; 12 tunuri antiaeriene de 100 mm. 6 tuburi lans. torpile de 550 mm., două hidroavioane şi o catapultă de lansare.

Cel mai mare vas de pescari din lume

La şantierele din Saint-Nazaire s'a început construcţia unui vas de pescuit *Super-Victoria* lung de 70 m., larg de 10,5 m., deplasament 2340 tone, viteză 10,5 noduri. Inzestrat cu motoare Diesel, va putea sta la larg 4 luni şi să facă două campanii. Va mai avea două cale pentru peşte de 970 m³. şi una frigoriferă, o cală pentru untură de peşte de 35 m³.

O marină comercială austriacă

Se repetă un fapt ce'n zilele noastre poate părea curios, acela al apariţiei unor marine comerciale, aparţinând unor naţiuni ce n'au un metru de coastă maritimă.

După Ungaria este azi rândul Austriei. De curând s'a constituit o societate austriacă de navigaţie denumită „Loydul Austriac". Va avea sediul principal la Viena, cu agenţii în porturile italiene şi jugoslave. Capitalul iniţial, în întregime vărsat, este de 500.000 şilingi austriaci. *(Italia Marinara)*

EGIPT

Biuroul Rustorg din Egipt, însărcinat cu plasarea produselor Sovietice ca: pescărie, cherestea, sticlărie, petrol, etc., este pe cale de lichidare, Guvernul Egipţian a impus această lichidare din motive de ordine publică.

Societăţile, Messagerie Martimes, şi Lloyd Triestino, au hotărât de a face o sensibilă reducere pentru traeurile: Alessandria-Marsilia, Alessandria-Genova şi Alessandria-Trieste.

O mare desvoltare se va da flotei de comerţ de către guvernul Egipţian astfel: E anunţată înfiinţarea societăţei Egipţiene Alessandria Navigation Company, constituindu-se şi Agenţia Albert Klat cu un vas de 6200 tx. unul de 5900 tx. şi două de 2900 tx. Aceste vase poştale vor deservi diferite linii în Mediterana şi Marea Neagră.

SUEDIA

Criza maritimă care se resimţise mai puţin în Suedia a început să se resimtă şi acolo, din această cauză guvernul Suedez a trebuit să deschiză importante credite la diferiţi armatori şi anume:

Afrikanska Angfartygs	Kr.	100.000
Rederi Cordelia	„	50.000
Rederi Miranda	„	50.000
Rederi Manhem	„	150.000
Rederi Nordsijerman	„	850.000
Rederi Rex	„	125.000
Svenska Amerika	„	200.000
Svenska Oestasiatika	„	850.000

Aceste credite în valoare de 2.375.000 Kr. au fost acordate prin casa specială „Rederei Funds". (ITALIA NAVALE)

TURCIA

Guvernul Turc pentru susţinerea navigaţiei a subvenţionat societatea de stat Seir-i-Sefain. Din această cauză armatorii liberi sau plâns de concurenţa ce se face în special cabotajului care de la Iulie 1926 este rezervat pavilionului turc. Cu toate acestea nu este de invidiat situaţia societăţii Seir-i-Sefain care nu poate face faţă plăţilor.

Din Tară

Călătoria vasului „Speranţa" la Bugaz şi eşirea lui la mare prin braţul Şf. Gheorghe

Vasul Speranţa sub pavilion italian proprietatea d-lui Robert Anatra din Brăila, cu un tonaj de registru 272 tone, deplasament 727 tone, pescaj 2.40 metri, lungimea de 55 metri şi lăţimea de 6.50 metri, având aprobarea Direcţiunei Generale a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe apă de a face un transport în cabotaj de la Bugaz la unul din porturile Dunărene sau Constanţa, a efectuat acest voiaj în condiţiuni excelente eşind la mare pe braţul Sft. Gheorghe.

Dau câteva relaţii interesante din raportul de călătorie al Comandantului vasului „Speranţa", d-l căpitan de lungă cursă I. Dumitriu:

Plecat din Brăila în ziua de 23 Iunie a. c. cu destinaţia Bugaz (Cetatea-Albă) cu un caric de 7 vagoane lemne de foc şi ciment.

Având în vedere taxele mari ce le percepe C. E. D. pentru

vasele de mic tonaj ce ies la mare, a căutat să iasă pe braţul Kilia, unde după sondaje şi informaţiuni culese, negăsind la eşire mai mult de 4 picioare adâncime, s'a decis să iasă pe braţul Sft. Gheorghe unde a sosit în ziua de 24 Iunie ora 14.

După ce s'a făcut formalităţile de eşire avizând grănicerii, a eşit în mare cu remorcherul „Eugenia", făcând sondaje, fiind ajutaţi şi de un pescar din localitate, a găsit adâncimea bancului cea mai mică de 9 picioare.

Bancul de la Sft. Gheorghe are o lungime de circa 1 milă $^1/_2$.

Pentru găsirea canalului, Comandantul s'a servit mai ales de hula de est, care îi indicau exact bancurile, căci unde era apa mică, valurile se spărgeau. Canalul nu e în linie dreaptă, ci în zigzaguri.

In aceiaşi zi la ora 18 vasul „Speranţa" iese la mare plecând cu drum adevărat E 19 S cu prova direct pe baliză, când a avut insula din afară la 4^0 Tb. a început să vină spre Sud, ocolind insula la circa 4—500 metri, lăsând-o tot în tribord şi având la compas S. E. 1.5 S, a mers astfel până a scăpat de cărmace, care erau foarte multe în Bb.

A plecat direct Bugaz unde a sosit în ziua de 25 Iunie ora 7.

A intrat în port uşor, intrarea fiind balizată cu 4 geamanduri de Serviciul Porturilor Maritime din Constanţa.

Adâncimea intrării e de 10 picioare. La locul de acostare adâncimea apei este de 23—30 picioare.

Locul de acostare (vechiul cheu) e rupt de valurile mării şi de gheţuri, asemenea şi vechiul pod care lega Bugazul cu insula Carolina.

Rămăşiţele podului împiedecă manevra vaselor.

Cu vânturile de N. E. E. şi S. E., limanul se umflă, iar când vânturile încetează, apa din liman caută să iasă la mare, făcând un curent foarte puternic de circa 6 mile pe oră, spre mare.

Vasul acostează la mal şi începe încărcarea din vagoane.

Pe vreme rea vasul este adăpostit bine, însă în timpul ernei când suflă cu putere vânturile de N. E. E. şi S. E. vasul acostat e în pericol.

La Bugaz vasul a încărcat 40 vagoane porumb şi a plecat la Constanţa unde a descărcat această marfă şi a încărcat 20 vagoane cărbuni pentru Galaţi.

Având punctele de reper stabilite, vasul a intrat în Dunăre tot prin canalul Sft. Gheorghe.

Iată ce spune în privinţa acestui voiaj : *The Danube Market and Shipping Report :*

Micul vaporaş italian „Speranţa" a avut un mare succes, trecând prin braţul Sft. Gheorghe cu un încărcământ la bord pentru Bugaz (un mic port pe coasta Basarabiei) şi după ce a încărcat porumb de acolo pentru Constanţa s'a reîntors la Galaţi prin acelaş braţ, cu un pescaj de 9 picioare cu 200 tone cărbuni. Cu acest mijloc a putut scăpa de plata taxelor mari de la C. E. D.

CEZAR IOANIŢIU
din Inspectoratul General al Navigaţiei şi Porturilor

Vizita escadrei navale engleze

Porturile noastre, Constanţa şi Galaţi au avut cinstea să adăpostească în apele lor, o escadră navală Engleză constituită din 4 crucişătoare şi un submarin.

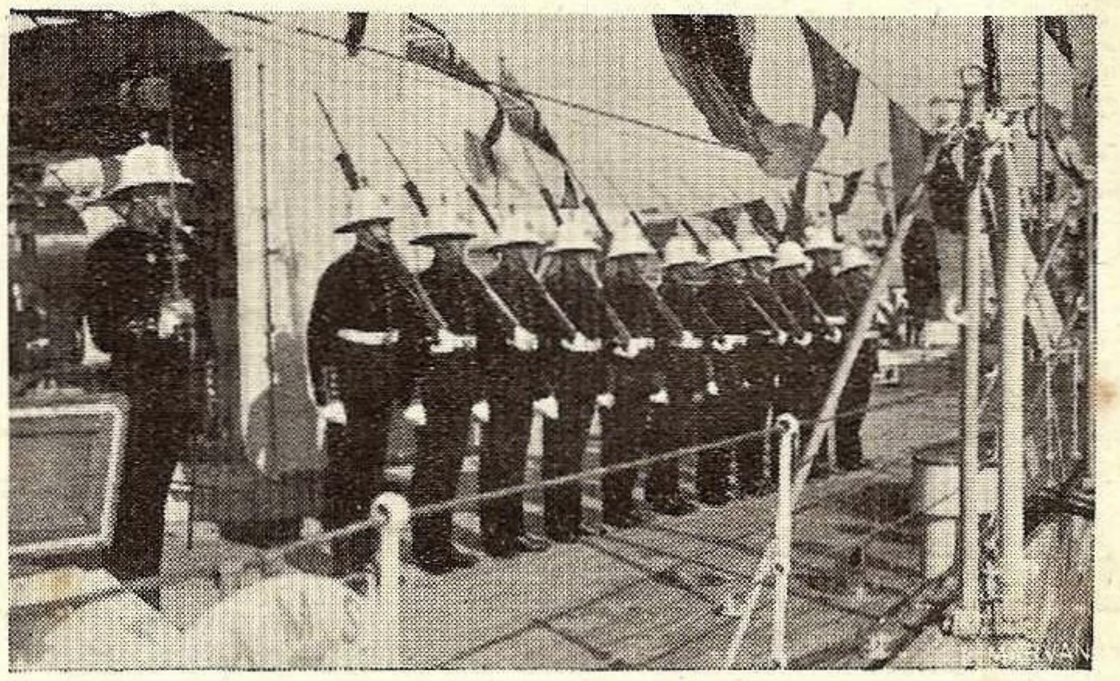
Această divizie aflată sub comanda C Amiralului Tottenham F L a sosit în portul Constanţa în ziua de 23 Septembrie. Crucişetorul *Curaçao, Colombo, Curlew şi Ceres.* Caracteristicele acestor vase care constituesc un grup omogen variază între 4200—4290 tone. Anul lansărei : Colombo (1919) restul 1917.

Viteza 29 mile, Puterea maşinilor 40.000 cai, 2 elici, rază de acţiune 2000 mile cu 28 noduri.

Dimens. : Lung. 129, 5 Lăţime, 13,1 pescaj, 4,3 Personal 400—437. Armament : 5 tun. duble 152,4; 2—76 m. m. ; 4—47 ; 2—37,10 mitraliere, 8 tuburi duble de 533 pe borduri.

Submarinul se numeşte Rover, a fost lansat în 1930, are un deplasament de 1457 la supr. şi 2015 scufundat, viteză 17,5, armament, 1—102,2 mitr. 8 tub. de 533 m. m. Maşini 4.400—1320 hp. dimens. lung 88,3. pers. 55.

M. S. Regele a vizitat vasele în portul Constanţa, duă care crucişătoarele *Curasao* şi *Colombo* au plecat pentru Galaţi, unde vor sta până la 4 Octombrie când împreună cu vasele dela Constanţa



Garda de Infanterie de Marină.

vor părăsi apele noastre. Pe tot timpul şederii vaselor atât ofiţerii cât şi echipajul au constituit obiectul unor deosebite atenţiuni.

*

Avis. Se aduce la cunoştinţa *pensionarilor Regiei Autonome P. C. A.* şi celor dela Cassa de Ajutor P. C. A. că, Comitetul de Direcţie

Escadra Engleză intră în portul Constanţa.

al sus numitei Regii le-a aprobat pe anul 1932 câte două permise de liberă călătorie cu vapoarele N. F. R. pentru dânşii şi membrii familiei lor (soţia şi copii minori) pe baza carnetelor de identitate.

Doritorii se vor adresa pentru eliberarea permiselor, Direcţiunei N. F. R. Galaţi.

*

Liga Navală Română, aduce cu plăcere la cunoştinţa membrilor săi că Regia Autonomă a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă cu ordinul No. 6438 din 9 Iulie crt. acordă pentru toţi membrii Ligei Navale Române o reducere de 30 la sută la vapoarele S. M. R., pentru persoane individuale şi pentru grupuri dela 20 în sus 40 la sută.

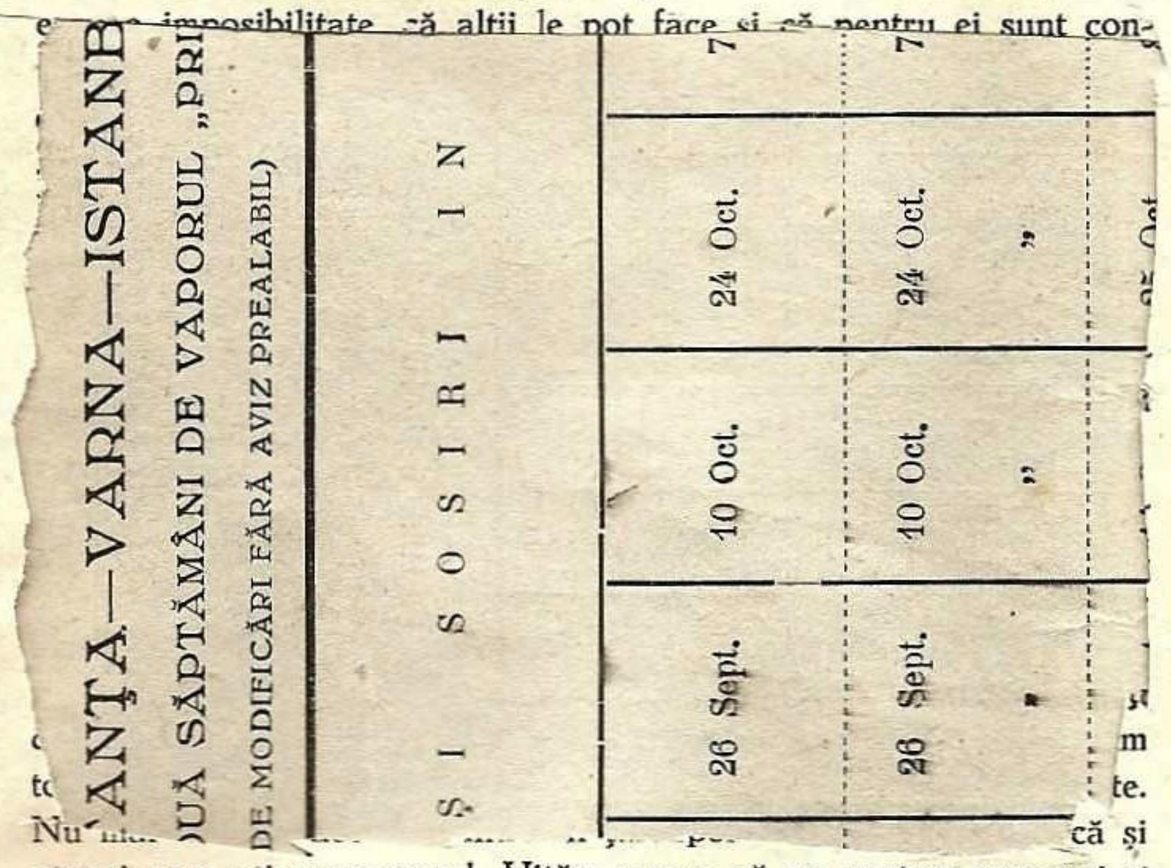
Iar pentru vapoarele N.F.R.o reducere de 25 la sută şi pentru grupuri de 20 persoane 50 la sută din tarifele în vigoare. Deci, înscrieţi-vă în Liga Navală Română.

Piaţa

Convoiul trece...

In cursul lunei August, Sulina a adăpostit tancuri cu ţiţei şi benzină. Tancuri maritime italiene şi germane, au adus marfă din Rusia pentru Ungaria şi Cehoslovacia.

Acest tranzit pe Dunărea noastră, cu o marfă pe care o avem în cantităţi imense în rezervă în ţara noastră, este dureros. Sunt aproape o mie o sută de kilometri de Dunăre românească, cel mai bun şi mai uşor drum al nostru, ca apa munţilor şi râurilor noastre! Nu numai din punctul de vedere al mândriei noastre, dar şi din cel al interesului nostru economic, te cuprinde jalea, care merge până la revoltă, când munca noastră, produsele noastre, flota noastră, marinarii noştrii, stau neîntrebuinţaţi. Au fost la Sulina 18 tancuri fluviale cu trei remorchere, fără să fi fost pe vre-unul pavilionul românesc. Şi dacă apa asta e bună şi răbdătoare, apoi ataşaţii noştrii comerciali, miniştrii şi consulii noştri, să ne dea datele trebuitoare ca să ne convingă, că pentru noi acestei transporturi



atunci vom atinge apogeul. Uităm mereu că nu suntem pasageri şi credem că ne aflăm pe binecuvântatul pământ al acestei ţări numai pentru a-l onora cu prezenţa noastră. Să armonizăm gândurile noastre şi apoi acţiunile noastre. Să asanăm mentalitatea noastră şi atunci nu vom mai avea nevoie de aşa zisele asanări urbane şi rurale, toate menite să compromită ideia de cinste, de muncă şi economie. Vom vedea atunci că şlepurile sau tancurile noastre vor găsi plasament, odată cu ţiţeiul şi munca noastră.

Dela Sulina ele vor lua şi păcură pentru bunkerele cargourilor ce ies din Dunăre, şi portul Constanţa va fi lovit în mişcarea lui, pierzând câteva sute de mii de tone anual.

Vom examina această chestiune într'unul din numerile viitoare.

R. N.

Piaţa lemnului

Lemnul a avut un congres internaţional la Viena, în cursul acestei luni. Au participat delegaţii Austriei, Cehoslovaciei, Jugoslaviei, Poloniei şi României.

S'a format un *comtet al producţiei, industriei şi comerţului lemnului,* cu sediul la Viena, din care fac parte câte doi delegaţi din fiecare stat. Se lucrează la un statut pe baza căruia se va lucra pentru o colaborare comună pentru organizarea exportului.

Dar pe când Statele exportatoare din Europa Centrală se organizează în vederea exportului, Statele importatoare înăspresc mereu măsurile restrictive împotriva importului cherestelei. Belgia, imitând Franţa, a hotărât contigentarea. Pentru noi e foarte trist, căci de când nu mai avem o linie de navigaţie regulată Dunărea-Olanda-Belgia facem prea puţin export de lemne pentru Belgia. Aşa că vom căpăta o foarte mică parte de cotă — şi-i păcat căci Belgia consumă cantităţi mari de scânduri pentru lăzi de ambalagiu.

In Germania acum se proectează sistemul contigentărei.

Pare că începe să se realizeze prima afacere de compensaţie între Rusia şi Ungaria.

Rusia trimite stejar şi Ungaria îi va livra în schimb untură.

Să fim atenţi.

In Palestina şi Egipet, marile noastre debuşeuri, ne ameninţă un nou periculos concurent. Cine ar fi crezut că Japonia va veni din Extremul-Orient în Apropiatul Orient să ne concureze cu lemnul ei pentru lăzi de portocale?

Examinaţi harta şi comparaţi distanţa dela Tokio la Iafa cu cea dela Constanţa la Iafa.

Cum le dă mâna Japonezilor să încerce o concurenţă cu noi cari suntem aşa de aproape şi avem o linie maritimă directă şi regulată?

Piaţa petrolului

Delegaţii industriei române de petrol au plecat la Paris pentru a se înţelege cu delegaţii americani asupra măsurilor de executare a Convenţiei dela Paris asupra petrolului.

O înţelegere cu Ruşii nu pare exclusă. România are tot interesul de a adera de fapt la Convenţie. Este de sperat că delegaţii noştr' vor obţine înlesniri pentru a putea realiza şi înţelegerea asupra organizării interne.

EXPORTUL PETROLULUI PRIN PORTUL CONSTANŢA

In luna August s'a exportat: 333,212 tone diferite produse, din care benzină 95.646 tone, lampant 52.727 tone, gaz-oil 58.333 tone, păcură 109.887, uleiuri minerale 8.458 şi ţiţei 8.161 tone.

Piaţa Navlurilor

După o acalmie destul de lungă, toţi am sperat că luna Septembrie va aduce o înviorare la navlurile locale, dar situaţia anemică a navlurilor maritime continuă încă. Singura ameliorare este că pe piaţă se găseşte destulq marfă, pentru vasele ce sunt pe Dunărea, a căror încărcare speram să fie mai expeditivă. La această dată se află în Dunăre vre-o 30 vase maritime, nu sunt multe dacă am lua ca exemplu epoca de altă dată.

Agenţii noştrii din Dunăre, fiindcă au păţit-o de câte-va ori, anul acesta sunt destul de rezervaţi, în ce priveşte navlosirile de speculaţie; asemenea şi casele mari de export, nu prea au navlosit multe vase pe cont propriu.

Navlurile cerealelor din Dunăre sunt:

Pentru Anvers-Rotterdam 10/3—10/6 shillings.

Pentru Anglia 12/3—12/6 shillings.

Pentru Danemarca 13—13/3 shillings.

Pentru Mediterana, Oran, Marsitia, Genova etc 10—11 shillings.

Pentru Adriatica 10—10/6 shillings.

Cherestea. Sunt ceva cereri, pentru mai multe porturi din Orient şi Italia, şi se zice că Egyptul, unul din cei mai buni clenţi ai noştri de cherestea, după un timp de ignorare a revenit din nou la piaţa noastră, făcând destule cumpărături. Să sperăm că de acum înainte nu va lipsi depe piaţa noastră.

Navlurile sunt următoarele:

Pentru Grecia 6—6¼lire engleze pro vagon.

Pentru Syria-Palestina 6—6½ lire engleze pro vagon.

Pentru Alexandria 5½ lire engleze pro vagon.

Pentru Italia 7 lire engleze pro vagon.

In portul Brăila sunt vasele Katerina şi Costas care descarcă vr'o 8000 tone de grâu din Rusia pentru Cehoslovacia, şi se zice c'ar fi de transbordat o cantitate totală de 100.000 tone.

Societatea italiana „Atlantide" din Genova, a început cu vasele sale, Atlantide, Anfitrite şi Goffredo Mameli, să facă o linie regulată între Danemarca şi Malta, Africa, Spania, Marsilia şi porturi italiene, al doilea ei vapor fiind sub încărcare în portul Brăila.

In Dunăre avem apele destul de scăzute, totuşi navigaţia în Dunăre este de 23 picioare engleze şi bara de 23 picioare, ceeace este destul de mulţumitor din partea Comisiunei Europene, să sperăm că aceste adâncimi vor continua în tot anul. S. V.

Piaţa Cerealelor

In cursul lunei Septembrie s'a resimţit o uşoară ridicare la preţul cerealelor în special la grâu, orz şi mazăre, însă sub influenţa concurenţei sovietice piaţa a stagnat. Orzul care nu fusese oferit de ruşi în mare cantitate în prezent a suferit scăderi mari.

Porumbul vechiu se cere redus în schimb porumbul nou este foarte căutat.

Grâul se caută în special pentru consumul intern şi morile au acaparat mari cantităţi.

Secara, deşi staţionară, are un preţ destul de bun.

Preţurile sunt cam următoarele:

Grâul 470—480 lei suta part.; orz 212—217 lei suta; porumb 198—229 lei suta, secara 340—370 lei suta; fasole 250—310 lei suta.

Bibliografie

Ports of the London & North Eastern Railway (1932) un elegant volum, cu numeroase ilustraţii din care se văd progresele pe care compania de drum de fier „London and North Eastern" le-a adus porturilor Grimsby, Immingham, Hull, Middlesbrough, Hartlepools, Tyne, Silloth, Burntisland, Alloa, Methil şi Tayport pentru intensificarea traficului combinat şi pescăriilor.

Progresele sunt uimitoare, ţinând seamă că e vorba de o societate particulară.

A apărut ediţia II-a din *Procedura In Caz de Avarii şi Sinistre Maritime* aplicabil şi în navigaţia fluvială, cuprinzând pe lângă importante indicaţiuni şi tipuri formulare de procedură, ultimul text al *Regulelor York-Anvers* modificate în urma conferinţei internaţionale de la Stocholm.

O recomandăm ca fiind de mare folos comandanţilor navelor de comerţ precum şi oficiilor consulare înaintea cărora trebuesc să se îndeplinească formele prevăzute de lege în materie de avarii generale sau particulare.

Codul Maritim şi *Fluvial* cuprinzând toate legile şi regulamentele de caete şi ordine circulare referitoare la navigaţia comercială tipărit în 1922 fiind epuizat s'a pus din nou sub tipar, revăzut şi complectat cu noile legi şi regulamente survenite între timp.

Poşta

Aducem mulţumirile noastre d-lui Căpitan Dumitriu Alexandru, comandantul vaporului „Oltenia", d-lui Căpitan Diaconescu Nicolae, comandantul vaporului „Principele Barbu Ştirbey", d-lor ofiţeri şi echipajelor acestor două vapoare, pentru concursul ce ne-a dat, înscriindu-se cu toţii în Liga Navală Română şi abonându-se cu toţii până la ultimul om la revista noastră.

*

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ aduce pe această cale cele mai calde mulţumiri d-lor Comandanţi de Garnizoane, plus d-lor Prefecţi, Primari şi Căpitani de Porturi precum şi tuturor persoanelor din întreaga ţară, cari au binevoit a contribui la marea operă de propagandă a Ligii Navale, cu ocazia *„PATRONUL MARINEI"* în ziua de 15 August (Sf. Maria).

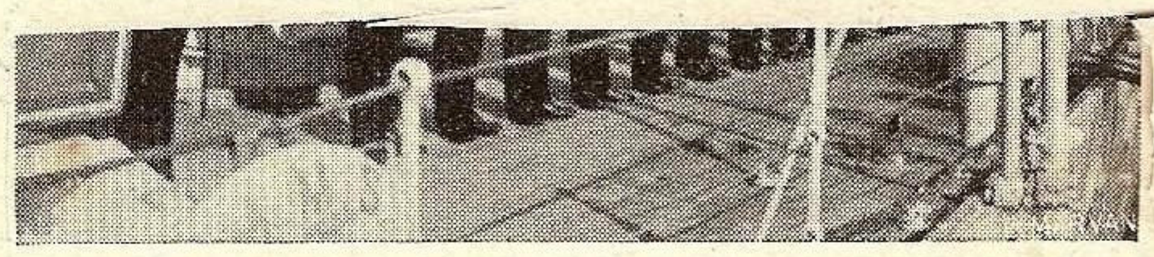
O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă—sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională,* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

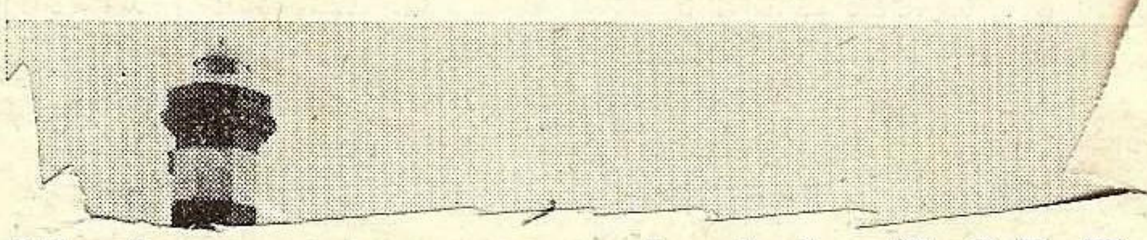


Garda de Infanterie de Marină.

vor părăsi apele noastre. Pe tot timpul şederii vaselor atât ofiţerii cât şi echipajul au constituit obiectul unor deosebite atenţiuni.

*

Avis. Se aduce la cunoştinţa *pensionarilor Regiei Autonome P. C. A.* şi celor dela Cassa de Ajutor P. C. A. că, Comitetul de Direcţie



Unde sunt vapoarele dela S. M. R.

DACIA, comand. M. Hrubes, la 8 Oct. pleacă din Constanţa în cursă pentru Istamb.-Pireu-Beirut-Alexandria-Pireu-Instanb.-Constanţa.

ROMANIA, comand. C-dor Al. Ştiubei, la 1 Oct. pleacă din Constanţa în cursă pentru Istanb.-Pireu-Alexandria.

REGELE CAROL. In rezervă la Constanţa.

PRINCIPESA MARIA, comand. C-dor N. Mărăcineanu, la 10 Oct. pleacă din Constanţa în cursă pentru Varna-Istanb.-Salonic.

DUROSTOR, comand. C-dor M. Marcu, la 9 Oct. pleacă din Galaţi cu călători şi mărfuri pentru Grecia.

ARDEAL, comand. Căpt. C-dor Răşcanu, la 28 Sept. a plecat din Constanţa pentru Anvers sau Rotterdam, Anglia cu un încărcământ de cereale.

Vapoare de marfă:

BUCUREŞTI, comand. M. Buzagiu, la 25 Oct. pleacă din Galaţi cu călători şi mărfuri pentru Alexandria, Haifa, Iaffa, Beirut.

CONSTANŢA, comand. O. Asingher. In Dunăre dela 16 Sept.

IAŞI, comand. Gh. Bădescu, la 26 Sept. a plecat din Galaţi cu mărfuri şi călători pentru Beirut, Haifa, Iaffa, P.-Said.

CARPAŢI, comand. I. Antonescu, la 18 August a plecat din Dunăre cu cereale şi scânduri pentru Rotterdam şi Rouen.

DOBROGEA, comand. V. Mihu, la 13 Oct. pleacă din Galaţi cu călători şi mărfuri pentru Beirut, P. Said, Haifa, Iaffa.

BUCEGI, comand. Em. Paraschivescu, la 6 Sept. a plecat din Dunăre cu cereale şi scânduri pentru Africa şi Occident.

OITUZ, comand. N. Manguş. Incarcă mărfuri în Dunăre pentru Levant.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „DACIA“ ŞI „ROMÂNIA“

Linia I: Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanţa

Linia II: Constanţa — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanţa

Linia III: Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanţa

(Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil)

PORTURI DE ESCALĂ		Legăturile cu trenurile*	Ziua şi ora de plecare şi sosire			Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)	România (J)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)
			Linia I	Linia II	Linia III																	
CONSTANŢA	plecare	§ 10	Sâmb. ora 23	Sâmb. ora 23	Sâmb. ora 23	10 Sep.	17 Sep.	24 Sep.	1 Oct.	8 Oct.	15 Oct.	22 Oct.	29 Oct.	5 Nov.	12 Nov.	19 Nov.	26 Nov.	3 Dec.	10 Dec.	17 Dec.	24 Dec.	21 Dec.
ISTAMBUL	sosire	§ 11	Dum. ora 16	Dum. ora 16	Dum. ora 16	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Ian.
	plecare	§ 12	Luni „ 10	Luni „ 10	Luni „ 10	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
PIREU	sosire	§ 13	Marţi ora 14	Marţi ora 12	Marţi ora 14	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Nov.	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	plecare	§ 14	„ „ 19	„ „ 14	„ „ 19	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
BEIRUT	sosire	§ 15	—	Joi ora 14	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	10 „	—	—	—	8 „	—	—	—	5 „
	plecare	§ 16	—	„ „ 24	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	10 „	—	—	—	8 „	—	—	—	5 „
HAIFA	sosire	§ 17	—	Vineri ora 6	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—	11 „	—	—	—	9 „	—	—	—	6 „
	plecare	§ 18	—	„ „ 12	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—	11 „	—	—	—	9 „	—	—	—	6 „
ALEXANDRIA	sosire	§ 19	Joi ora 10	Sâmb. ora 8	Joi ora 10	17 „	22 „	29 „	6 „	15 „	20 „	27 „	3 „	12 „	17 „	24 „	1 Dec.	10 „	15 „	22 „	29 „	7 „
	plecare	§ 20	Vineri „ 15	Dum. „ 15	Vineri „ 15	18 „	23 „	30 „	7 „	16 „	21 „	28 „	4 „	13 „	18 „	25 „	2 „	11 „	16 „	23 „	30 „	8 „
HAIFA	sosire	§ 17	—	—	Sâmb. ora 12	—	—	1 Oct.	—	—	—	29 „	—	—	—	26 „	—	—	—	24 „	—	—
	plecare	§ 18	—	—	Dum. „ 2	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—	—	—	25 „	—	—
BEIRUT	sosire	§ 15	—	—	Dum. ora 7^{30}	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—	—	—	25 „	—	—
	plecare	§ 16	—	—	„ „ 10	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—	—	—	25 „	—	—
PIREU	sosire	§ 13	Dum. ora 7	Marţi ora 7	Marţi ora 11	20 „	25 „	4 „	0 „	18 „	23 „	1 Nov.	6 „	15 „	20 „	29 „	4 „	13 „	18 „	27 „	1 Ian.	10 „
	plecare	§ 14	„ „ 13	„ „ 13	„ „ 14	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	22 „	1 „	6 „	15 „	20 „	29 „	4 „	13 „	18 „	27 „	1 „	10 „
ISTANBUL	sosire	§ 11	Luui ora 15	Mierc. ora 15	Mierc. ora 16	21 „	26 „	5 „	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19 „	28 „	2 „	11 „
	plecare	§ 12	Marţi „ 11	Joi „ 11	Joi „ 11	22 „	27 „	6 „	11 „	20 „	25 „	3 „	8 „	17 „	22 „	1 Dec.	6 „	15 „	20 „	29 „	3 „	12 „
CONSTANŢA	sosire	§ 21	Mierc. ora 4	Vineri ora 4	Vineri ora 4	23 „	28 „	7 „	12 „	21 „	26 „	4 „	9 „	18 „	23 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 «	4 „	13 „